



TAMPEREEN TEKNILLINEN YLIOPISTO
TAMPERE UNIVERSITY OF TECHNOLOGY

KATJA LEPPÄRANTA
SUMP OSANA TAMPEREEN KANTAKAUPUNGIN YLEISKAAVAA

Diplomityö

Tarkastaja: professori
Heikki Liimatainen
Tarkastaja ja aihe hyväksytty
Talouden ja rakentamisen tiedekun-
taneuvoston kokouksessa 4. tammi-
kuuta 2017

TIIVISTELMÄ

KATJA LEPPÄRANTA: SUMP osana Tampereen kantakaupungin yleiskaavaa
Tampereen teknillinen yliopisto
Diplomityö, 144 sivua
Tammikuu 2017
Rakennustekniikan diplomi-insinöörin tutkinto-ohjelma
Pääaine: Liikenne- ja kuljetusjärjestelmät
Tarkastaja: professori Heikki Liimatainen

Avainsanat: SUMP, kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelma, kaupunkiliikkumisen suunnittelu, yleiskaava

Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelma (SUMP) on pitkän aikavälin strateginen suunnitelma, jossa kehitetään tasapuolisesti kaikkia liikkumismuotoja, pysäköintiä, kaupunkilogistiikkaa, matkaketjuja, liikenteen turvallisuutta, liikkumisen ohjausta ja älyliikennettä. Euroopan komissio on edistänyt ohjelman käyttöönottoa Euroopassa. Tämän tutkimuksen laatimishetkellä Suomessa on tehty yksi Euroopan komission ohjeistuksen mukainen SUMP-suunnitelma.

Tämän tutkimuksen on tilannut Tampereen kaupunki, joka on kiinnostunut oman SUMP-ohjelman laatimisesta. Tampereen seudulla kestävä liikkuminen on ollut jo pitkään esillä ja aiheetta on käsitelty monissa suunnitelmissa. Euroopan komission mukaista SUMP-prosessia ei kuitenkaan ole käyty läpi. Tampereella on laadittu SUMP-esiselvitys, jossa ehdotettiin SUMP-ohjelman yhdistämistä Tampereen kantakaupungin yleiskaavaan. Tässä tutkimuksessa selvitetään, miten Tampereen kantakaupungin yleiskaavan yhteydessä voidaan toteuttaa ja ylläpitää kestävän liikkumisen SUMP-suunnitelmaa. Tutkimuksessa otetaan selvää SUMP-ohjelman laadinnasta, hyvistä käytännöistä ja seurantamenetelmistä.

SUMP-suunnitelman ominaisuuksiin perehdyttiin Euroopan komission laatimien ohjeistusten sekä muun kirjallisuuden perusteella. Yleiskaavoituksen sisällöstä ja esitystavasta otettiin selvää pääasiassa maankäyttö- ja rakennuslaista sekä siihen liittyvistä oppaista. SUMP-ohjelmia tutkittiin käytännön näkökulmasta tutustumalla ranskalaisiin, ruotsalaisiin ja suomalaisiin CASE-kohteisiin. CASE-kohteiden SUMP-prosesseihin tutustuttiin kaupunkien julkaisemien valmiiden SUMP-suunnitelmien avulla. Tampereen tilannetta tutkittiin perehtymällä olemassa oleviin Tampereen kestävästä liikkumisesta koskeviin suunnitelmiin ja strategioihin.

Lopputuloksena laadittiin luonnos Tampereen kantakaupungin yleiskaavaan liitettävästä SUMP-suunnitelmasta. Luonnos sisältää vision, tavoitteet ja toimenpiteet sekä ohjeet seurantaan, päivittämiseen ja työryhmien määrittämiseen. Visio, tavoitteet ja toimenpiteet ovat poimintoja Tampereen olemassa olevista suunnitelmista. Tavoitteiden mitattavuuteen, seurantaan, päivittämiseen ja työryhmien muodostamiseen otettiin oppia CASE-kohteista sekä kirjallisuudesta.

ABSTRACT

KATJA LEPPÄRANTA: SUMP as a part of the Tampere inner city master plan
Tampere University of Technology
Master of Science Thesis, 144 pages
January 2017
Master's Degree Programme in Civil Engineering
Major: Traffic and Transport Systems
Examiner: Professor Heikki Liimatainen

Keywords: SUMP, Sustainable Urban Mobility Plan, urban mobility planning, masterplan

Sustainable urban mobility plan (SUMP) is a long-term strategic plan designed to develop all transport modes, parking, city logistics, trip chain, traffic safety and security, mobility management and intelligent transport systems in balance to each other. The European Commission has promoted commissioning of the program in Europe. At the time this research was made, only one previous SUMP-implementation has been formulated in Finland.

This research was ordered by city of Tampere, which is interested in implementing their own SUMP. In Tampere region sustainable urban mobility as a topic has long been present and the subject has been part of many plans. Nevertheless, Tampere has not yet performed the SUMP process in the way that European Commission has promoted. A preliminary research about the SUMP has been written in Tampere. The research recommended that SUMP could be fitted as a part of the Tampere inner city master plan. This research examines how SUMP can be connected to Tampere inner city master plan and how it will be updated as a part of it. The goal of this research is also to study the drafting of SUMP program, and to find out good practices and monitoring procedures related to it.

Information about SUMP was collected from instructional publications made by European Commission concerning SUMP and other relevant literature. Information about content and presentation of the master plan was mainly gathered from Finnish Land Use and Building Act and guides associated to it. Practical knowledge about the SUMP in this study is based on the SUMP-plans of French, Swedish and Finnish CASE-cities. The SUMP processes of these CASE-cities were studied by examining the completed SUMP-plans published by these cities. Current Tampere situation was investigated by studying their existing plans and strategies.

As a result, a SUMP draft was made for Tampere. The draft contains the vision, objectives, measures and instructions for monitoring and updating the plan, and also for determining the project working groups. The vision, objectives and measures are based on existing plans of Tampere city.

ALKUSANAT

Tämä diplomityö on laadittu Tampereen kaupungille. Työn tarkoituksena on ollut selvittää, kuinka Tampereelle voitaisiin laatia ja ylläpitää kestävän kaupunkiliikenteen SUMP-suunnitelma Tampereen kantakaupungin yleiskaavan yhteydessä.

Tahdon kiittää Tampereen kaupunkia ja erityisesti ohjaajaani Timo Seimelää mahdollisuudesta tutkia aihepiiriä, jossa yhdistyvät monet minua kiinnostavat teemat. Tampereen teknilliseltä yliopistolta työtäni on valvonut liikenteen tutkimuskeskus Vernen professori Heikki Liimatainen, joka on antanut työhöni erinomaisia ehdotuksia. Lisäksi kiitos kuuluu kaikille niille ystäville ja perheenjäsenille, jotka ovat jaksaneet oikolukea tätä työtä tai muuten piristäneet tämän projektin aikana.

Tampereella, 21.01.2017

Katja Leppäranta

SISÄLLYSLUETTELO

1	JOHDANTO	1
1.1	Työn tavoitteet ja tutkimuskysymykset	1
1.2	Tutkimusmenetelmät	2
1.3	Työn rakenne	4
2	TAUSTOJA	5
2.1	Kestävän liikkumisen suunnitelma (SUMP)	5
2.1.1	SUMP-suunnitelmat Suomessa	7
2.1.2	SUMP-suunnitelman tavoitteet	9
2.1.3	SUMP-ohjelman vaiheet	11
2.2	Yleiskaavoitus	22
2.2.1	Yleiskaavan sisältö	23
2.2.2	Yleiskaava alueiden käytön suunnittelujärjestelmässä	25
2.2.3	Yleiskaavoituksen vaiheet	26
3	SUMP- JA YLEISKAAVOITUSPROSESSIN YHTÄLÄISYYDET JA EROAVAISUUDET	27
3.1	Käsittelytavat	27
3.2	Tavoitteena kestävä kehitys	31
3.3	Osallistaminen ja yhteistyö	33
3.3.1	Sidosryhmätyöskentely yleiskaavoituksessa	36
3.3.2	Sidosryhmätyöskentely SUMP-ohjelmassa	38
3.3.3	Yhteistyö viranomaisten välillä	40
3.4	Seuranta, arviointi ja päivittäminen	44
3.5	Yleiskaavan ja SUMP:in vaiheiden yhteydet	45
3.5.1	SUMP:in osa-alueet osana yleiskaavoitusta	48
3.5.2	SUMP:in harvemmin käsitellyt osa-alueet	52
4	ESIMERKKITAPAUKSIA	55
4.1	Ranska	57
4.1.1	Brestin seutu	60
4.1.2	Nantes	61
4.2	Ruotsi	63
4.2.1	Lund	64
4.2.2	Luulaja	67
4.2.3	Malmö	70
4.3	Suomi	73
4.3.1	Hyvinkään kestävä liikkumisen suunnitelma	73
4.3.2	Hämeenlinnan seudun kestävä ja turvallisen liikkumisen suunnitelma	75
4.3.3	Lahden kaupungin strategia 2025	78
4.4	CASE-kohteiden vertailu	81
5	LÄHTÖKOHTA TAMPEREEN SUMP-SUUNNITELMAN LAADINNALLE	85

5.1	EU-tasoiset, valtakunnalliset ja maakunnalliset suunnitelmat	85
5.2	Seudulliset suunnitelmat	86
5.2.1	TASE 2025 -liikennejärjestelmän kehittämisohjelma	86
5.2.2	Tampereen seudun joukkoliikennesuunnitelma.....	87
5.2.3	Lähijunaliikenteen kehittämisselvitys.....	87
5.2.4	Tampereen kaupunkiseudun ilmastostrategia 2030	87
5.2.5	Rakennesuunnitelma 2040	88
5.2.6	Valtion ja Tampereen kaupunkiseudun kuntien välinen MAL- aiesopimus 2016–2019	89
5.2.7	Tampereen kaupunkiseudun kävelyn ja pyöräilyn kehittämisohjelma 2030	89
5.3	Tampereen kaupungin suunnitelmat	90
5.3.1	Kaupungin strategia	92
5.3.2	Keskustan kehittäminen	93
5.3.3	Kantakaupunkia koskevat yleiskaavat	94
5.3.4	SUMP-esiselvitys.....	100
5.3.5	Muut suunnitelmat	102
5.3.6	Merkittävimmät hankesuunnitelmat	105
5.4	Olemassa olevat suunnitelmat SUMP-suunnitelman lähtökohtana	106
6	EHDOTUS TAMPEREEN SUMP-SUUNNITELMAKSI	108
	Pitkän aikavälin visio vuoteen 2040	109
6.1	Mitattavat kehitystavoitteet	110
6.1.1	Toimenpidepaketit	115
6.2	Seuranta ja päivittäminen	121
6.3	Työryhmät	121
7	YHTEENVETO	123
7.1	Yhteenveto	123
7.2	Tutkimuksen arviointi	125
7.3	Suosituksat jatkotoimenpiteiksi.....	126
	LÄHTEET	129

1 JOHDANTO

Tämä tutkimus käsittelee kestävän kaupunkiliikenteen SUMP-suunnitelmaa ja sen liittämistä Tampereen kaupungin yleiskaavajärjestelmään. Kestävän kaupunkiliikenteen SUMP-suunnitelma (Sustainable Urban Mobility Plan) on kokonaisvaltainen pitkän aikavälin kestävän liikkumisen kehittämistyökalu (Luukkonen & Rantala 2015 s.6). Euroopan komission (2014) määritelmän mukaan kokonaisvaltainen suunnitelma kehittää tasapuolisesti kaikkia liikkumismuotoja sekä pysäköintiä, kaupunkilogistiikkaa, matkaketjuja, liikenneturvallisuutta, liikkumisen ohjausta ja älyliikennettä. Lisäksi ratkaisuissa huomioidaan kestävän kehityksen periaatteet. Euroopan komissio on edistänyt vahvasti suunnitelman käyttöönottoa muun muassa Euroopan unionin Valkoisessa kirjassa (Luukkonen & Rantala 2015 s.6). Komission tavoitteena on tehdä SUMP-konseptin avulla suunnittelusta entistä kestävämpää ja kokonaisvaltaisempaa (Euroopan komissio 2014 s.17). Tämän tutkimuksen laadintahetkellä Suomessa on julkaistu yksi kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelma Hyvinkäällä.

1.1 Työn tavoitteet ja tutkimuskysymykset

Tässä tutkimuksessa luonnostellaan kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelma Tampereelle. Tampere on Suomen kolmanneksi suurin kaupunki, jossa asuu noin 225 000 ihmistä (Tampereen kaupunki 2016c). Tampereen seutu on Suomen kakkoskeskus. Seudun muodostavat 8 kuntaa, jotka ovat Kangasala, Lempäälä, Nokia, Orivesi, Pirkkala, Tampere, Vesilahti ja Ylöjärvi. (Tampereen kaupunki-seutu 2016) Tampereen seudulla kestävä liikkuminen on ollut esillä jo pitkään ja aiheutta on käsitelty monissa suunnitelmissa. EU:n ohjeistuksen mukaista SUMP-prosessia ei kuitenkaan ole käyty läpi. Syksyllä 2014 Tampereella laadittiin esiselvitys siitä, miten Tampereelle voidaan laatia EU:n suositusten mukainen kestävän kaupunkiliikenteen SUMP-suunnitelma ja yhdistää se kaupungin ja kaupunkiseudun strategiseen suunnitteluun. (Vandell 2014 s.7) Esiselvitys laadittiin perehtymällä Tampereen ja seudun suunnitelmiin, haastatteleamalla eri asiantuntijoita sekä tekemällä käytännön havaintoja. Esiselvityksessä arvioidaan kestävän kaupunkiliikenteen nykytilaa ja esitetään suosituksia SUMP-suunnitelman laatimiseen sekä eri osa-alueiden kehittämiseen. Esiselvityksessä ehdotetaan kahta vaihtoehtoa SUMP-suunnitelman laatimiseen. Ensimmäisessä vaihtoehdossa Tampereen kaupunki laatii SUMP-suunnitelman yleiskaavan osatyönä ja suunnitelma laaditaan myöhemmin erikseen Tampereen seudulle. Toisena vaihtoehtona on laatia SUMP osana laajempaa, seudullista suunnitelmaa esimerkiksi Pirkanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelman tai Tampereen seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman yhteydessä. Laajemmassa seudullisessa vaihtoehdossa halukkaat seudun kunnat voivat laatia omat yksityiskohtaisemmat toimenpideohjelmat yhteisten periaatteiden perusteella. (Tampereen kaupunki & Laaksonen 2015)

Tässä tutkimuksessa syvennyttään tarkemmin ensimmäiseen vaihtoehtoon eli SUMP-suunnitelman yhdistämiseen Tampereen kantakaupungin yleiskaavaan. Työssä selvitetään, millä tavoin SUMP-suunnitelma voidaan käytännössä yhdistää yleiskaavaan ja yleiskaavaprosessiin. Päättökysymyksenä on selvittää, kuinka Tampereella voidaan kantakaupungin yleiskaavan yhteydessä toteuttaa ja ylläpitää kestävän liikkumisen SUMP-suunnitelma. Päättökysymyksen selvittämiseksi otetaan selvää SUMP-ohjelman laadinnasta, sen vaiheista, hyvistä käytännöistä ja seurantamenetelmistä. Tutkimuksessa tarkastellaan myös yleiskaavoitusta ja yleiskaavoituksen vaiheita sekä vertaillaan yleiskaavamenettelyjä SUMP-menettelyihin. Tampereen kaupungin nykytilanteeseen ja tulevaisuuden suunnitelmiin perehdytään olemassa olevien kaupungin, seudun ja laajemman tason suunnitelmien avulla. Lopputuloksena luonnostellaan Tampereen SUMP:in visiota, tavoitteita ja toimenpidepaketteja Tampereen ja Tampereen seudun olemassa olevien suunnitelmien ja strategioiden sekä SUMP-esiselvityksen pohjalta.

1.2 Tutkimusmenetelmät

Tutkimus suoritettiin kirjallisuustutkimuksena. Tietoa SUMP-konseptista haettiin pääasiassa verkkosivustoilta. SUMP-suunnitelmien lisäksi etsittiin tietoa muun muassa suomalaisista kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmista, ranskalaisista PDU-suunnitelmista sekä iso-britannialaisista LTP-suunnitelmista. Merkittävimpiä tässä tutkimuksessa käytettäviä lähteitä ovat Euroopan komission laatimat ohjeraportit sekä muutamat suomalaiset lähteet. Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman konsepti on tiivistetty Euroopan komission asiakirjaan ”Tavoitteena kilpailukykyinen ja resurssitehokas kaupunkiliikenne” (Euroopan komissio (2013). Kattavampi ohjeistus laadintaprosessista on julkaistu SUMP-ohjekirjassa ”Guidelines Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan” (Euroopan komissio 2014). Lisäksi Euroopan komissio on laatinut erilliset ohjeistukset osallistamisesta (Euroopan komissio 2016a), seurannasta ja arvioinnista (Euroopan komissio 2016b), toimenpiteiden valinnasta sekä institutionaalisesta yhteistyöstä (Euroopan komissio 2016c). On myös tutkittu SUMP-suunnitelmien tilannetta Euroopassa raportissa ”The state of the art of sustainable urban mobility plans in Europe” (Rupprecht Consult 2012). Suomeksi kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmista on saatavilla melko niukasti tietoa. Tulevaisuudessa aihetta mahdollisesti tutkitaan enemmän, mikäli suomalaiset kaupungit velvoitetaan laatimaan kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmia. Motiva on analysoinut Suomen tilannetta SUMP-ohjelmien suhteen muistiossa ”Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmat (Sustainable urban mobility plans) Suomen liikennesuunnittelukontekstissa” (Motiva 2016). Hyvinkään SUMP-suunnitelman yhteydessä Luukkonen & Rantala (2015) tutkivat SUMP-suunnitelmia erityisesti sidosryhmätyön osalta selvityksessä ”Sidosryhmätyö kestävän kaupunkiliikenteen SUMP-ohjelman laadinnassa Havaintoja Hyvinkäältä ja maailmalta”.

Tietoa kaavoituksesta, yleiskaavoituksesta sekä maankäytön ja liikenteen yhdistämisestä etsittiin verkosta ja kirjallisuudesta. Merkittävimpinä lähteinä toimivat Suomen maankäyttö- ja rakennuslaki (Finlex 1999) sekä sitä tarkentavat ohjeistukset ”Yleiskaavan sisältö ja esitystavat” (Salmi 2006), ”Osallistuminen yleis- ja asemakaavoituksessa” (Ympäristöministeriö 2006) sekä ”Yleiskaavamerkinnot ja -määräykset” (Haapanala et al. 2003). Liikenteellisten teemojen huomioimista yleiskaavassa

on tutkittu aiemmin selvityksissä ”Kävely ja pyöräily kaavoituksessa” (Vaarala 2011), ”Liikenneturvallisuus kaavoituksessa” (Ympäristöministeriö 2006) sekä ”Joukkoliikenteen ja maankäytön suunnittelun integrointi kaupunkiseudulla” (Joensuu 2011).

Käytännön kokemuksia SUMP-suunnitelmien laadinnasta etsittiin tutustumalla kahdeksaan CASE-kohteeseen. Tutkimuksessa päädyttiin tarkastelemaan pintapuolisemmin suurempaa määrää erilaisia CASE-kohteita, koska tahdottiin ottaa selvää erilaisista vaihtoehtoista mahdollisimman monipuolisesti. Tavoitteena oli aikaansaada hyvä yleiskäsitys siitä, millaisia suunnitelmat todellisuudessa voivat olla ja miten niitä voidaan laatia. Kahdeksan esiteltyä CASE-kohdetta havainnollistavat SUMP-suunnitelmien kirja. Tutkimuksessa oltiin erityisen kiinnostuneita löytämään Tampereen kokoisia kohteita, joissa kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelma on yhdistetty yleiskaavaan. Lisäksi haluttiin selvittää parhaita käytäntöjä kokeneilta suunnitelman laatijoilta sekä ensimmäisen suunnitelmansa laatineilta verrokkikaupungeilta. Valitut kohteet ja valintaperusteet esitellään tarkemmin seuraavassa kappaleessa. CASE-kohteita tutkittiin kaupunkien julkaisemien, valmiiden SUMP-suunnitelmien avulla. Valmiista suunnitelmaraporteista sai tämän tutkimuksen laajuuden ja tavoitteiden kannalta riittävän hyvän käsityksen SUMP-suunnitelmien sisällöstä ja laadintamenetelmistä, joten tutkimusta ei syvennetty esimerkiksi haastatteluin.

CASE-kohteiksi valittiin Ranskan Nantes ja Brestin seutu, Ruotsin Lund, Luulaja ja Malmö sekä Suomen Hyvinkää, Hämeenlinnan seutu ja Lahti. Kaksi CASE-kohdetta valittiin Ranskasta, sillä siellä kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmien laadinnasta on kokemuksia jo kolmelta vuosikymmeneltä. Pitkäaikaisen kokemuksen ansiosta Ranskassa on löydetty toimivia tapoja laatia suunnitelmia ja seurata niiden toteutumista. Ranskassa voidaan jo havaita, millaisia vaikutuksia suunnitelmissa esitetyillä toimenpiteillä on. Nantes valittiin esimerkiksi tavallisesta ranskalaisesta PDU-suunnitelmasta. Brestin seutu otettiin toiseksi esimerkiksi, sillä se on samaa kokoluokkaa Tampereen kanssa ja siellä on laadittu Ranskan ensimmäinen integroitu PDU-suunnitelma, jossa yhdistyvät paikallinen maankäyttö, paikallinen asunto-ohjelma ja alueellinen energia- ja ilmastosuunnitelma. Ruotsista valittiin kolme kohdetta, sillä Ruotsi on suunnilleen samalla tasolla kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmien laadinnassa kuin Suomi ja ruotsalainen suunnittelujärjestelmä muistuttaa suomalaista suunnittelujärjestelmää. Näistä syistä Ruotsista voidaan saada ajantasaista tietoa ensimmäisen suunnitelman laadintaan liittyvistä järjestelyistä ja sovittaa järjestelyt helposti Tampereelle. Lund valittiin, koska se on ruotsalainen edelläkävijäkaupunki kokonaisvaltaisessa kestävän liikenteen suunnittelussa ja kaupungissa on jo pitkät kokemukset suunnitelmien laadinnasta. Luulajassa kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelma on yhdistetty osaksi kaupungin strategiaa ja yleiskaavaa, mikä on kiinnostava tilanne tämän tutkimuksen kannalta. Malmö valittiin esimerkkinä suuremmasta ruotsalaisesta kaupungista, jossa ollaan laadittu ensimmäinen suunnitelma lähiaikoina. Suomesta valittiin kolme kohdetta, koska ne tarjoavat hyödyllistä tietoa suunnitelmien laadinnasta suomalaisissa olosuhteissa. Hyvinkää otettiin esimerkiksi, sillä siellä on laadittu Suomen ensimmäinen kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelma. Hämeenlinnan seudun kestävän ja turvallisen liikkumisen suunnitelma sekä Lahden kaupungin strategia ovat erityyppisiä esimerkkejä suomalaisista kestävää kaupunkiliikenteen suunnitelmaa muistuttavista suunnitelmista.

Tässä tutkimuksessa luonnostellaan ehdotus kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmasta Tampereelle, joten Tampereen nykytilanteeseen on tärkeää tutustua. Nykytilanteeseen tutustutaan Tampereen ja Tampereen seudun olemassa olevien suunnitelmien avulla. Tarkoituksena on luoda yleiskäsitys suuresta joukosta suunnitelmia eikä niinkään perehtyä suunnitelmien yksityiskohtiin, joten suunnitelmat antavat tämän tutkimuksen kannalta riittävän tietopohjan nykytilanteesta. Tutkimuksessa käsitellään muun muassa Tampereen kaupungin strategiaa, kantakaupungin yleiskaavaa, SUMP-esiselvitystä sekä erilaisia liikennesuunnitelmia. Kaikki tutkimuksessa käsiteltävät strategiat ja suunnitelmat ovat saatavissa verkosta.

1.3 Työn rakenne

Tämän tutkimuksen toinen ja kolmas luku käsittelevät yleispiirteisesti SUMP-ohjelmaa ja yleiskaavoitusta kirjallisuuteen pohjautuen. Toisessa luvussa selvitetään, millaisista suunnitelmista on kyse ja miksi suunnitelmia laaditaan. Kolmannessa luvussa tutkitaan SUMP-suunnitelmaa ja yleiskaavaa tarkemmin sekä vertaillaan niitä toisiinsa. Pyrkimyksenä on selvittää, mitä yhtäläisyyksiä ja eroavaisuuksia suunnitelmilla on sekä millaisia hyötyjä niiden yhdistämisellä voidaan aikaansaada. Neljännessä luvussa SUMP-konseptia tutkitaan käytännön näkökulmasta CASE-kohteiden avulla. Luvussa tarkastellaan useita erilaisia SUMP-ohjelmia ja niiden laadintamenettelyjä. Erilaisia käytännön kokemuksia vertailemalla etsitään toimivimmat ratkaisut, joita voidaan hyödyntää Tampereen kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman laadinnassa. Viides ja kuudes luku keskittyvät Tampereen tapaukseen. Viidennessä luvussa selvitetään, millaisen pohjan olemassa olevat suunnitelmat luovat Tampereen SUMP-suunnitelman laadinnalle. Luvussa esitellään lyhyesti olemassa olevia Tampereen suunnitelmiin vaikuttavia EU-tasoisia, valtakunnallisia, maakuntatasoisia ja seudullisia suunnitelmia sekä Tampereen omia suunnitelmia ja strategioita. Olemassa olevien suunnitelmien ja strategioiden pohjalta luonnostellaan kuudennessa luvussa Tampereen SUMP-suunnitelman pitkän tähtäimen visio ja tavoitteet sekä toimenpidepaketit.

2 TAUSTOJA

2.1 Kestävän liikkumisen suunnitelma (SUMP)

Lyhenne SUMP tulee sanoista ”Sustainable urban mobility plan” eli suomeksi kestävän kaupunkiliikkumisen suunnitelma. Kestävän kaupunkiliikkumisen suunnitelma on kokonaisvaltainen, pitkäaikavälin liikkumisen suunnitelma, joka ottaa tasapuolisesti huomioon kaikki liikkumisen muodot. Kokonaisvaltaisissa suunnitelmissa huomioidaan samanaikaisesti joukkoliikenne, kävely ja pyöräily, autoliikenne, matkaketjut, liikenteen turvallisuus, pysäköinti, kaupunkilogistiikka, liikkumisen ohjaus ja älyliikenne. Suunnitelma on ”kestävä”, kun siinä huomioidaan sosiaaliset, taloudelliset ja ympäristölliset näkökohdat. (Euroopan komissio 2014 s.17)

Kestävän kaupunkiliikenteen SUMP-ohjelmalla on monenlaisia tehtäviä. Se on strateginen suunnitelma, toimenpidesuunnitelma, aikataulutuksen ja budjetoinnin väline sekä keskustelun synnyttäjä. Se myös tarkentaa ja kokoaa yhteen olemassa olevia suunnitelmia. Suunnitelmaan kuuluu nykytilan analysointi, pitkän aikavälin vision luominen, lyhyemmän aikavälin kehitystavoitteiden muodostaminen, visiota ja tavoitteita toteuttavien toimenpiteiden valitseminen sekä aikataulun ja budjetin määrittäminen. Suunnitelman laatimista ja toteutusta seurataan ja arvioidaan säännöllisesti ennalta sovitujen mittareiden avulla. Koko prosessiin liittyy olennaisesti yhteistyö eri toimijoiden välillä. Paikallistasolla mm. liikennesuunnittelu, maankäyttö- ja aluesuunnittelu, yhteiskunnalliset palvelut, energia, terveys, koulutus ja poliisityö tekevät yhteistyötä kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman laadinnassa. Tietoja vaihdetaan tiiviisti myös naapurikuntien asiaankuuluvien viranomaisien kesken sekä eri hallinnon tasoilla eli kaupunginosan, kaupungin, seudun ja valtion välillä. Lisäksi kaupunkilaiset otetaan suunnitelman laatimiseen mukaan heti alusta lähtien. (Euroopan komissio 2013)

Euroopan komissio (2013 s.4) on määritellyt kestävän liikkumisen suunnitelmassa käsiteltävät osa-alueet. Ohjeistuksen mukaisessa suunnitelmassa käsitellään ainakin seuraavia osa-alueita:

- julkisen liikenteen laadun, turvallisuuden, integroinnin ja käytettävyyden parantaminen sekä liikkuvan kaluston että palveluiden osalta
- kävelyn ja pyöräilyn houkuttelevuuden ja turvallisuuden lisääminen
- matkaketjujen kehittäminen edistämällä eri liikennemuotojen yhdistämistä
- tieliikenteen turvallisuuden lisääminen
- tieinfrastruktuurin hyödyntäminen optimaalisesti ja tieliikenteen ongelmakohtien tunnistaminen
- kaupunkilogistiikan tehostaminen melun ja päästöjen vähentämistarve huomioiden
- liikkumisen ohjauksen hyödyntäminen kestävien kulkutapojen edistämisessä
- älyliikenteen soveltaminen kaikissa liikennemuodoissa ja -palveluissa sekä henkilö- että tavaraliikenteessä.

SUMP-konseptiin liittyy ajatus uudenlaisesta näkökulmasta liikenteen ja liikkumisen suunnitteluun. Euroopan komissio (2014 s.5) korostaa, että SUMP-ohjelmassa ei ole kyse vain yhdestä uudesta suunnitelma-asiakirjasta, vaan uudesta, kokonaisvaltaisemmasta lähestymistavasta liikenteen ja liikkumisen suunnitteluun. Luukkonen & Rantala (2015 s.6) ovat vertailleet kestävän liikkumiseen suunnitteluun liittyvää ajattelua perinteiseen liikennesuunnitteluun. Vertailu on esitetty kuvassa 1. Yleisesti voi todeta, että kestävän liikkumisen suunnittelussa ajatellaan käyttäjälähtöisemmin ja laajemmin kuin liikennesuunnittelussa on perinteisesti ajateltu. Kestävän liikkumisen suunnittelussa keskitytään ihmiseen ja ihmisen liikkumistarpeisiin eikä vain liikenteen tehokkuuteen ja nopeuteen. Kestävän liikkumisen suunnittelussa ollaan kiinnostuneita siitä, että ihmiset voivat saavuttaa eri kohteet mahdollisimman hyvin, eikä niinkään yksittäisistä kulkumuodoista. Suunnitteluun osallistuu monipuolisempi ryhmä eri alojen ammattilaisia ja ammattilaisten lisäksi myös kaupunkilaisia ja muita sidosryhmiä. Suunnitelmat sovitetaan yhteen mm. maankäytönsuunnitteluun, sosiaalipalveluiden kehittämiseen ja terveyden edistämiseen liittyviin suunnitelmiin ja ohjelmiin. Laajempi ajattelutapa ulottuu myös suunnittelualueeseen, suunnittelun aikajänteeseen ja toimenpiteiden valintaan. Kestävän liikkumisen suunnittelussa kaupunkirajojen sijaan tarkastellaan työmatkavirtoihin perustuvia toiminta-alueita. Lyhyen ja keskipitkän tähtäimen toteutussuunnitelmia ohjataan kestävän liikkumisen suunnittelussa pidemmälle tähtäävien visioiden ja strategioiden avulla. Yksittäisten infrastruktuuriin liittyvien toimenpiteiden sijaan muodostetaan laajempia toimenpidepaketteja, jotka sisältävät myös ”pehmeitä” toimenpiteitä. Kaikkia asiaankuuluvia kulkutapoja kehitetään tasapuolisesti pyrkien kohti puhtaampaa ja kestävämpää liikkumista.

PERINTEINEN LIIKENNESUUNNITTELU	KESTÄVÄN LIIKKUMISEN SUUNNITTELU
Fokus liikenteessä	➔ Fokus ihmisissä
Ensisijaiset tavoitteet: liikennevirran kapasiteetti ja nopeus	➔ Ensisijaiset tavoitteet: Saavutettavuus ja elämänlaatu sekä kestävyys, taloudellinen elinkelpoisuus, sosiaalinen tasa-arvoisuus ja rakennetun ympäristön laatu
Kulkutapaorientoitunut	➔ Kaikki asiaankuuluvat kulkutavat huomioon ottava tasapainoinen kehittäminen ja muutos kohti puhtaampia ja kestävämpiä liikenne-muotoja
Fokus infrastruktuurissa	➔ Integroidut toimenpidepaketit kustannustehokkaiden ratkaisujen saavuttamiseksi
Sektorikohtaiset suunnitelmat	➔ Asiaankuuluvien sektoreiden (maankäyttö, sosiaalipalvelut, terveyden edistäminen jne.) kanssa yhteneväiset ja toisiaan täydentävät suunnitelmat ja ohjelmat
Lyhyen ja keskipitkän tähtäimen toteutussuunnitelmat	➔ Lyhyen ja keskipitkän tähtäimen toteutussuunnitelmat osana pitkän aikavälin visiota ja strategiaa
Hallinnointialuekohtaisuus	➔ Työmatkavirtoihin perustuvaan toiminta-alueeseen sidottu
Liikenneinsinöörien vaikutusala	➔ Poikkitieteelliset suunnittelutiimit
Suunnittelua asiantuntijavoimin	➔ Suunnittelua sidosryhmien osallistumisen avulla käyttäen läpinäkyvää ja osallistavaa lähestymistapaa
Rajoittunut vaikutusten arviointi	➔ Säännöllinen vaikutusten seuranta ja arviointi suunnitelmallisen oppimisen ja parantamisen prosessin tueksi

(Suomennettu Wefering et al. 2014)

Kuva 1. Perinteiden liikennesuunnittelun ja kestävän liikenteen suunnittelun ominaispiirteitä (Luukkonen & Rantala 2015 s.6).

2.1.1 SUMP-suunnitelmat Suomessa

Euroopan komissio on edistänyt vahvasti kestävän kaupunkiliikenteen SUMP-suunnitelmien käyttöönottoa muun muassa Euroopan Unionin Valkoisessa kirjassa. Lisäksi Euroopan komissio on julkaissut vuodesta 2013 alkaen erilaisia SUMP-suunnitelmia koskevia ohjeistuksia. Suunnitelman esikuvina ovat toimineen Ranskan PDU- suunnitelmat (Plans de Déplacements) ja Iso-Britanian LTP-suunnitelmat (Local Transport Plan). Ranskan PDU-suunnitelmat määritettiin 1980-luvulla öljykriisin havahduttamana ja niistä tehtiin uuden ilmansuojelulain myötä pakollisia yli 100 000 asukkaan kaupunkiseuduille. Ajatuksena oli edistää kestävän kaupunkiliikkumisen kehittämistä. Ranskassa PDU-suunnitelmista on saatu hyviä kokemuksia ja monet pienemmät seudut ovatkin ottaneet järjestelmän käyttöönsä vapaaehtoisesti. (Luukkonen & Rantala 2015 s.6) Euroopan komission (2014 s.6) mukaan muissa EU-maissa ei ole aiemmin toteutettu täysin vastaavia suunnitelmia.

Motiva (2016) on analysoinut SUMP-suunnitelmien tilannetta Suomessa. Tätä tutkimusta tehtäessä Suomessa on laadittu yksi EU-ohjeistuksen mukainen SUMP-suunnitelma Hyvinkäälle. Lisäksi Motivan (2016) mukaan muutamat suomalaiset kaupungit ja toimijat ovat mukana kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmia koskevissa EU-hankkeissa. Suomi on mukana mm. keväällä 2013 käynnistyneessä ENDURANCE-hankkeessa. Suomessa aktiivisia SUMP-toimintaa edistäviä osapuolia ovat Liikennevirasto, ympäristöministeriö ja Motiva. Motivan analyysin perusteella Suomessa on jo olemassa monia SUMP-suunnitelmia muistuttavia suunnitelmia: liikennejärjestelmäsuunnitelmat, kestävän ja turvallisen liikkumisen suunnitelmat, MAL-aiesopimukset sekä muut liikennesuunnitelmat. Hyviksi esimerkeiksi Motivan muistiossa nostetaan Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma (HLJ), Hämeenlinnan kestävän ja turvallisen suunnitelma, Helsingin liikkumisen kehittämisohjelma ja Lahden kaupungin strategia. Ympäristöministeriötä edustava Mäkelä listasi ”*Kestävät kaupunkiliikenteen suunnitelmat Suomessa*” -työpajassa suomalaisia SUMP-konseptia muistuttavia suunnitelmia. Mäkelän (2014 s.8-9) listaus mukailee Motivaa, mutta lisää listaukseen mukaan yleiskaavat ja asemakaavat.

Motivan julkaisussa (2016) ei nähdä tarpeelliseksi määrittää Suomeen kokonaan uutta suunnittelumallia SUMP-suunnitelmien laatimiseksi. Eri suunnitelmia ja alueellista liikennejärjestelmätyötä voidaan kuitenkin kehittää SUMP-suunnitelmien erityispiirteet ja kokonaisvaltaisuus huomioiden. Kehittämistä vaativia osa-alueita ovat eri toimijoiden välinen vuorovaikutus, erilaisten vuorovaikutusmenetelmien käyttö, poikkihallinnollinen työskentely, seuranta ja vaikutusten arviointi sekä eri kulkumuotojen integroinnin, älyliikenteen ja liikenteen palveluiden huomioiminen suunnittelussa (Motiva 2016; Luukkonen & Rantala 2015 s.8).

Liikennejärjestelmäsuunnitelmat ovat kaupunkiseudun kuntien ja paikallisen ELY-keskusten laatimia strategisia suunnitelmia, joissa tarkastellaan yksittäisten hankkeiden sijaan kokonaisuutta sekä erilaisten toimenpideyhdistelmien vaikutuksia liikkumiseen ja liikenteen kehitykseen. Lähes jokaisella suurella ja keskisuuralla suomalaisella kaupunkiseudulla on oma liikennejärjestelmäsuunnitelma, vaikka ainoastaan Helsingin liikennejärjestelmäsuunnitelma (HLJ) on laissa toteutettavaksi määrätty. Uusimmat kaupunkiseutujen liikennejärjestelmäsuunnitelmat täyttävät pitkälle SUMP-

konseptin osa-alueet. Kaikkien SUMP-konseptin ehtojen täyttämiseksi tulee vielä kehittää asukkaiden ja sidosryhmien osallistamista ja vuorovaikutusta, uusien vuorovaikutuskeinojen hyödyntämistä, skenaarioiden ja visioiden valmistamista, seurannan ja vaikutusten arvioinnin mittareita, poikkihallinnollista työskentelyä, eri kulkumuotojen integrointia sekä liikenteen palveluiden ja älyliikenteen huomioimista. (Motiva 2016)

Kestävän ja turvallisen liikkumisen suunnitelmat ovat kunnan, kuntaryhmän tai kuntien ja paikallisen ELY-keskuksen laatimia liikenneturvallisuussuunnitelmia, joissa kestävän liikkumisen näkökulmaa on painotettu. Kestävän ja turvallisen liikkumisen suunnitelmat ovat yksityiskohtaisempia kuin edellä kuvatut liikennejärjestelmäsuunnitelmat. Kokonaisvaltaisiin SUMP-suunnitelmiin verrattuna kestävän ja turvallisen liikkumisen toimenpidesuunnitelmat painottuvat usein konkreettisempiin toimenpiteisiin ja ovat tarkastelultaan suppeampia. Kestävän ja turvallisen liikkumisen suunnitelmien jalostaminen SUMP-ohjelmiksi vaatii älyliikenteen sekä liikenteen ja liikkumisen palveluiden huomiointia sekä seurannan ja vaikutustenarvioinnin mittareiden määrittelyä. (Motiva 2016 s.6)

Kuntien omat suunnitelmat ja kaupunkistrategiat voivat myös vastata kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmia. Kunnilla on esimerkiksi erilaisia liikennesuunnitelmia, jotka voivat liittyä alueelliseen suunnitteluun ja muuhun maankäyttöön tai joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn tavoiteverkkoihin. Lisäksi kaupunkistrategioissa voidaan huomioida liikkumisen teemoja ja kytkeä niitä myös muuhun toimintaan. (Motiva 2016 s.7)

Maankäytön, liikenteen ja asumisen- aiesopimukset (MAL) tukevat kaupunkiseudun kuntien sekä kuntien ja valtion välistä yhteistyötä yhdyskuntarakenteen ohjauksessa sekä maankäytön, liikenteen ja asumisen yhteensovittamisessa erityisesti kasvukeskuksissa. Valtio solmii MAL-sopimukset suurten kaupunkiseutujen kuntien kanssa. Aiesopimusten tavoitteena on vahvistaa yhdyskuntarakenteen eheytymistä toiminnallisilla kaupunkiseuduilla, kehittää liikennejärjestelmää, ehkäistä sosiaalista ja alueellista eriytymistä ohjaamalla maankäytön, asumisen ja liikenteen ratkaisuja kestävän kehityksen edistämiseksi. Sopimuksissa ja niiden toteutuksessa tavoitellaan sektorirajat ja hallintotasot ylittävää yhteistyötä. Aiesopimusta ja kestävän liikenteen suunnitelmaa yhdistävät halu tehdä poikkihallinnollista yhteistyötä maankäytön ja liikennesuunnittelun välillä, halu edistää kestävien liikkumismuotojen käyttöä, elinkeinoelämän huomioiminen suunnitteluratkaisuissa sekä kuntarajat ylittävä suunnittelu. (Motiva 2016 s.6)

Tulevaisuudessa suomalaiset kunnat ja kaupungit mahdollisesti velvoitetaan laatimaan omat kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmansa. Ympäristöministeriön vetämässä ERA17-hankkeessa esitetään, että tulevaisuudessa osana laajempaa maankäyttö- ja rakennuslain uudistusta asetetaan kunnille ja kaupungeille velvoite laatia kestävän liikkumisen suunnitelma lähtökohdaksi liikennejärjestelmän ja maankäytön kehittämiseksi (ELY-keskus 2011 s.10). Suunnitelma esitetään toteutettavaksi samanaikaisesti maankäytön yleiskaavatasoisen suunnittelun kanssa, sillä molemmissa tavoitteena on hyödyntää optimaalisesti olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta sekä vähentää alueen sisäistä henkilöajoneuvosuoritetta ja liikkumisen vaatimaa tilan tarvetta. Kestävän liikkumisen suunnitelman asettamat reunaehdot ja mahdollisuudet voidaan huomioida asemakaavavaiheen osallistumis- ja arviointi-

suunnitelmassa. Suunnitelman tulisi huomioida kaikki liikennemuodot, liikenneturvallisuus sekä kestävän liikkumisen edellyttämät aluevaraukset. Kestävän liikkumisen suunnittelun osana selvitetäisiin vaihtoehtoisten liikennemuotojen vuotuiset käyttökustannukset, joiden avulla voidaan vertailla esimerkiksi energiankäytön kannalta edullisinta joukkoliikennratkaisua. (ERA17 2012, Ely-keskus 2011 s.10)

2.1.2 SUMP-suunnitelman tavoitteet

Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmien keskeinen päämäärä on Euroopan komission mukaan (2013 s.2) parantaa kaupunkialueen saavutettavuutta ja edesauttaa laadukasta ja kestävää liikennettä ja liikkumista kaupunkialueella. Kaupunkialueella ei tässä yhteydessä tarkoiteta kuntarajojen mukaista aluetta, vaan toiminnallista aluetta, joka muodostuu kaupungista ja sitä ympäröivistä alueista. Tavoitteena on kehittää kaupunkiliikennejärjestelmä, joka on helppokäyttöinen ja täyttää kansalaisten, yritysten ja teollisuuden liikkumistarpeet. Kestävän kaupunkiliikkumisen suunnittelun keskeisinä periaatteina ovat Euroopan komission (2013) mukaan kaikkien kulkumuotojen tasapuolinen kehittäminen sekä kestävyysvaatimusten noudattaminen. Suunnittelussa etsitään ratkaisu, jossa huomioidaan taloudellinen kannattavuus, yhteiskunnallinen tasa-arvoisuus, terveystieteelliset kohdat sekä ympäristön laatu. Kokonaisvaltaisen suunnittelun avulla pyritään optimoimaan tehokkuus ja kustannustehokkuus, parantamaan kaupunkiympäristön houkuttelevuutta, edistämään liikenneturvallisuutta, tehostamaan olemassa olevan liikenneinfrastruktuurin ja palveluiden käyttöä, edistämään Euroopan liikennejärjestelmää kokonaisuutena sekä vähentämään ilmansaasteita, kasvihuonepäästöjä, energian kulutusta ja melua.

Ranskassa kestävän liikenteen suunnitelmien teosta on kokemusta jo 1980-luvulta alkaen. Siellä tärkeimpinä hyötyinä nähdään avoimen keskustelun herättäminen, kokonaisvaltaisemman ajattelutavan omaksuminen, liikenteen ja ympäristön tunnuslukujen syvempi ja laajempi analysointi ja hyödyntäminen sekä politiikkojen kiinnostuksen herättäminen asettamalla seudun liikennepolitiikka julkisen tarkkailun alaiseksi. (Luukkonen & Rantala 2015 s.6)

Euroopan komissio (2014 s. 11–12) on arvioinut kestävän liikkumisen suunnitelman laatimisella aikaansaattavia hyötyjä kaupunkiseuduille. Arvion mukaan aikaansaadaan seuraavat hyödyt:

- **Elämänlaatu paranee:** viihtyisämmät julkiset alueet, turvallisemmat tiealueet, terveyshyödyt, vähemmän ilmansaasteita ja melua
- **Taloudelliset hyödyt:** terveellisempi ympäristö ja ruuhkien vähentyminen vähentävät paikallisen yhteisön kuluja ja houkuttelevat alueelle uusia yrityksiä
- **Hyödyt ihmisten ja ympäristön hyvinvoinnille:** kestävien liikkumismuotojen edistäminen vähentää melua, ilmansaasteita ja kasvihuonepäästöjä. Aktiivisempi liikkuminen pyörällä tai jalan edistää kaupunkilaisten terveyttä.
- **Saumatonta ja esteetöntä liikkumista:** kestävän liikkumisen suunnitelma on erinomainen väline luoda monenlaisia ovelta-ovelle liikkumISRatkaisuja.

- **Resurssien tehokkaampi käyttö:** kestävän liikkumisen suunnitelmalla voidaan varmistaa, että käytettävissä olevat varannot käytetään talouden kannalta tehokkaimmalla tavalla. Painopisteen siirtyminen henkilöautoilusta kestävämpiin liikkumismuotoihin tuo myös säästöjä.
- **Hankkeille saadaan julkinen tuki:** suunnitelmiin ollaan tyytyväisempiä ja niiden täytäntöönpanoa vastustetaan vähemmän, kun sidosryhmiin kuuluvat ja muut kaupunkilaiset otetaan mukaan suunnitteluun.
- **Paremmat suunnitelmat:** suunnitelmista tulee parempia, kun sidosryhmät otetaan mukaan jo suunnittelun varhaisessa vaiheessa. Sidosryhmiin kuuluvat tuntevat usein suunnittelualueen suunnittelijaa paremmin, joten heillä voi olla hyviä ajatuksia eri käyttäjäryhmien liikkumistarpeista ja tehokkaista ratkaisuista.
- **Lakisääteisten velvoitteiden täyttäminen tehokkaasti:** kaupunkeja velvoittavat monet eri lakisäädökset mm. ilmanlaatua ja melua koskien. Kestävän liikkumisen suunnitelma on kätevä tapa yhdistää kaikki velvoitteet yhteen kokonaisvaltaiseen strategiaan.
- **Synenergian hyödyntäminen ja tiedon jakaminen:** kaupunkiliikkumisen ongelmat ylittävät usein hallinnollisia rajoja, liittyvät useisiin politiikan aloihin ja kuuluvat monien laitosten ja osastojen tehtäviin. Kestävän liikkumisen suunnitelma kannustaa eri alojen, sektoreiden ja hallitustasojen väliseen yhteistyöhön yli kuntarajojen. Yhteistyökulttuuri auttaa löytämään uusia toimintatapoja ja ratkaisuja.
- **Uuden liikkumiskulttuurin syntyminen:** kestävän liikkumisen suunnitelman tuloksena on yhteinen visio uudesta liikkumiskulttuurista, jonka kehittäminen jatkuu yli valtuustokausien ja tähtää pitkän tähtäimen hyötyihin. Yhteiseen visioon ovat sitoutuneet suurimmat poliittiset ryhmät, instituutiot ja kaupunkilaiset.

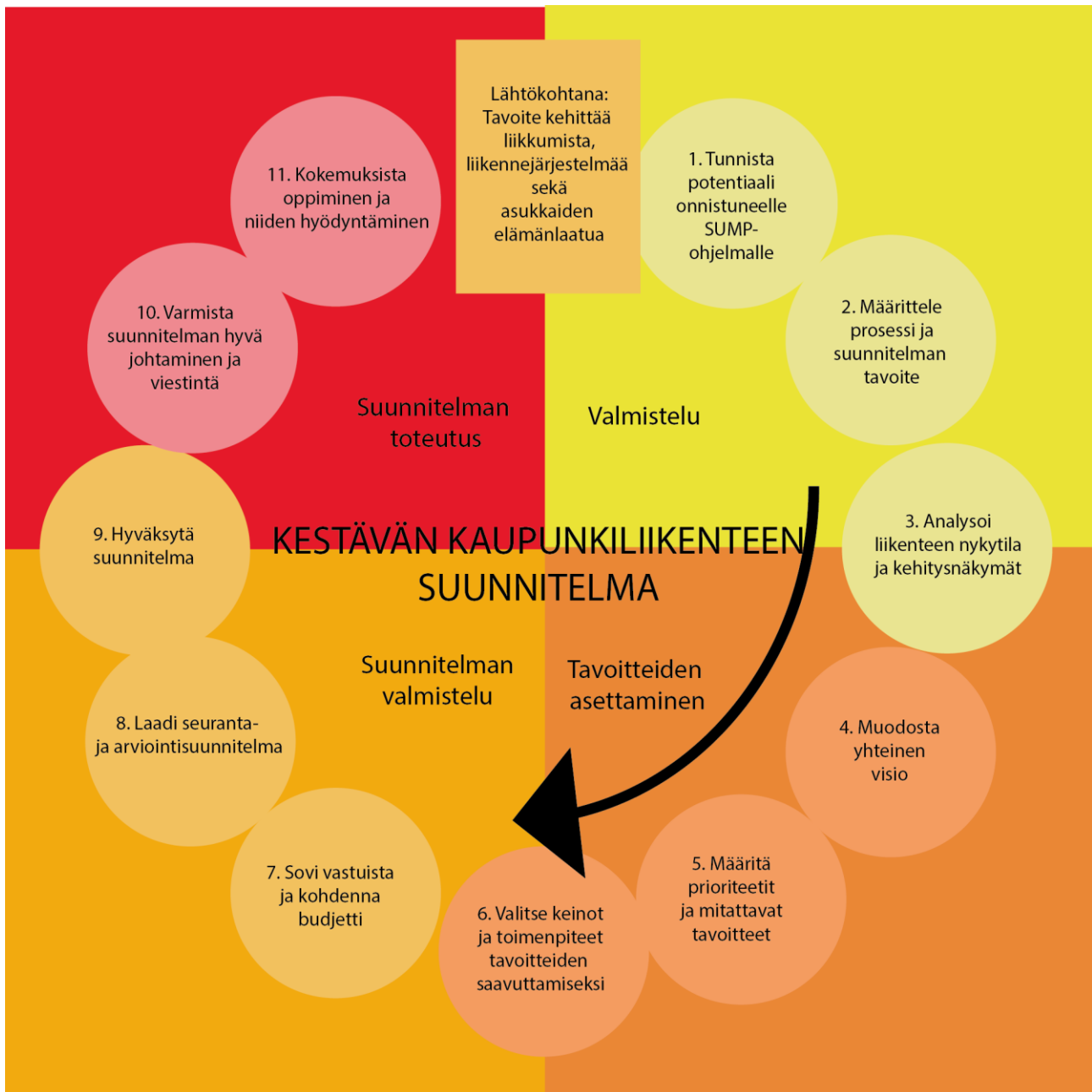
Luukkonen & Rantala (2015 s.7) ovat tiivistäneet SUMP-konseptin keskeiset ominaisuudet, tavoitteet ja hyödyt tiiviisti kuvaan 2.



Kuva 2. Kestävän liikkumisen ohjelman tavoitteet, ominaispiirteet ja hyödyt (Luukkonen & Rantala 2015 s.7).

2.1.3 SUMP-ohjelman vaiheet

Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman laatimisen avuksi on määritetty sarja askelmerkkejä, joita seuraamalla voi luoda suunnitelman oikeaoppisesti. Askelmerkkejä havainnollistava kaavio esiintyy lähes jokaisessa SUMP-oppaassa mm. Rupprecht Consultin julkaisussa (2012), Euroopan komission ohjeistuksessa (2014), Mäkelän luentodioissa (2014) sekä Luukkosen & Rantalan julkaisussa (2015). Kaavio on esitetty kuvassa 3. Suunnitelman laatimiseen kuuluu nykytilan analysointi, pitkän aikavälin vision ja tavoitteiden asettaminen, lyhyen aikavälin (3-10 vuotta) toimenpidesuunnitelman laatiminen, vaikutusten säännöllinen arviointi ja seuranta sekä kokemuksista oppiminen. Kaikkiin vaiheisiin kuuluu olennaisena osana poikkihallinnallinen yhteistyö sekä aktiivinen viestintä sidosryhmien edustajien ja kaupunkilaisten kanssa. Koko prosessi voidaan jakaa neljään osa-alueeseen: valmisteluun, tavoitteiden asetteluun, suunnitelman laatimiseen ja suunnitelman toteuttamiseen. Osa-alueet jaotellaan 11 askelmerkkiin, jotka jaetaan edelleen osatehtäviin.



Kuva 3. Kestävän liikkumisen suunnitelman työvaiheet (mukaillen Mäkelä 2014, Luukkonen & Rantala 2015, Euroopan komissio 2014).

Kuvaan 4 on tiivistetty SUMP-ohjelman avaintoimintojen sijoittuminen prosessiin. Taulukossa kuvataan, missä vaiheissa institutionaalinen yhteistyö, osallistuminen ja sidosryhmätyö, toimenpiteiden valinta sekä seuranta ja arviointi tulee huomioida.

Institutionaalinen yhteistyö

Arvioi kansallisten ja seudullisten puitteiden vaikutus
Tunnista institutionaaliset toimijat ja niiden päämäärät
Arvioi käytettävissä olevat resurssit
Määrittele yhteistyötavat ja jaa vastuut
Hallitse institutionaalista yhteistyötä
Arvioi onnistumista institutionaalisten suhteiden kannalta

Osallistuminen ja sidosryhmätyö

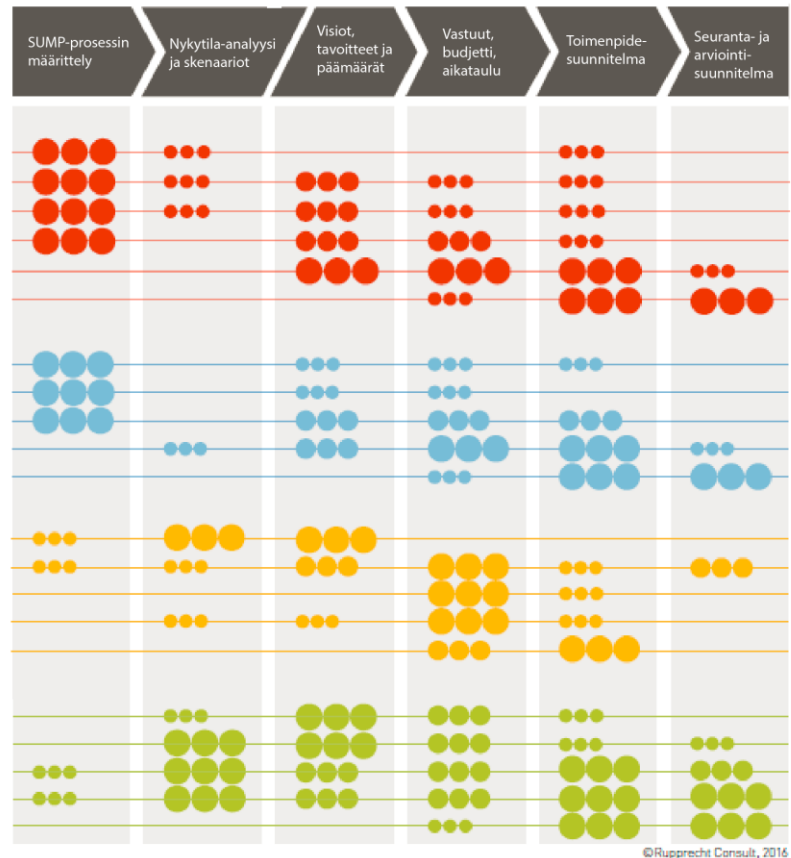
Tunnista sidosryhmät ja niiden motiivit
Laadi suunnitelma osallistamisesta
Määritä osallistamismenetelmät
Hallitse osallistumista ja ennakoit konflikteja
Arvioi osallistumisen onnistuneisuutta

Toimenpiteiden valinta

Listaa olevat toimenpiteet, tavoitteet, ongelmat ja trendit
Tunnista ja analysoi sopivat toimenpidetypit
Kehitä yksityiskohtainen suunnitelma toimenpidepaketeista
Arvioi toimenpiteitä kustannustehokkuuden kannalta
Sovi vastuista ja toimenpidepakettien toteuttamisesta

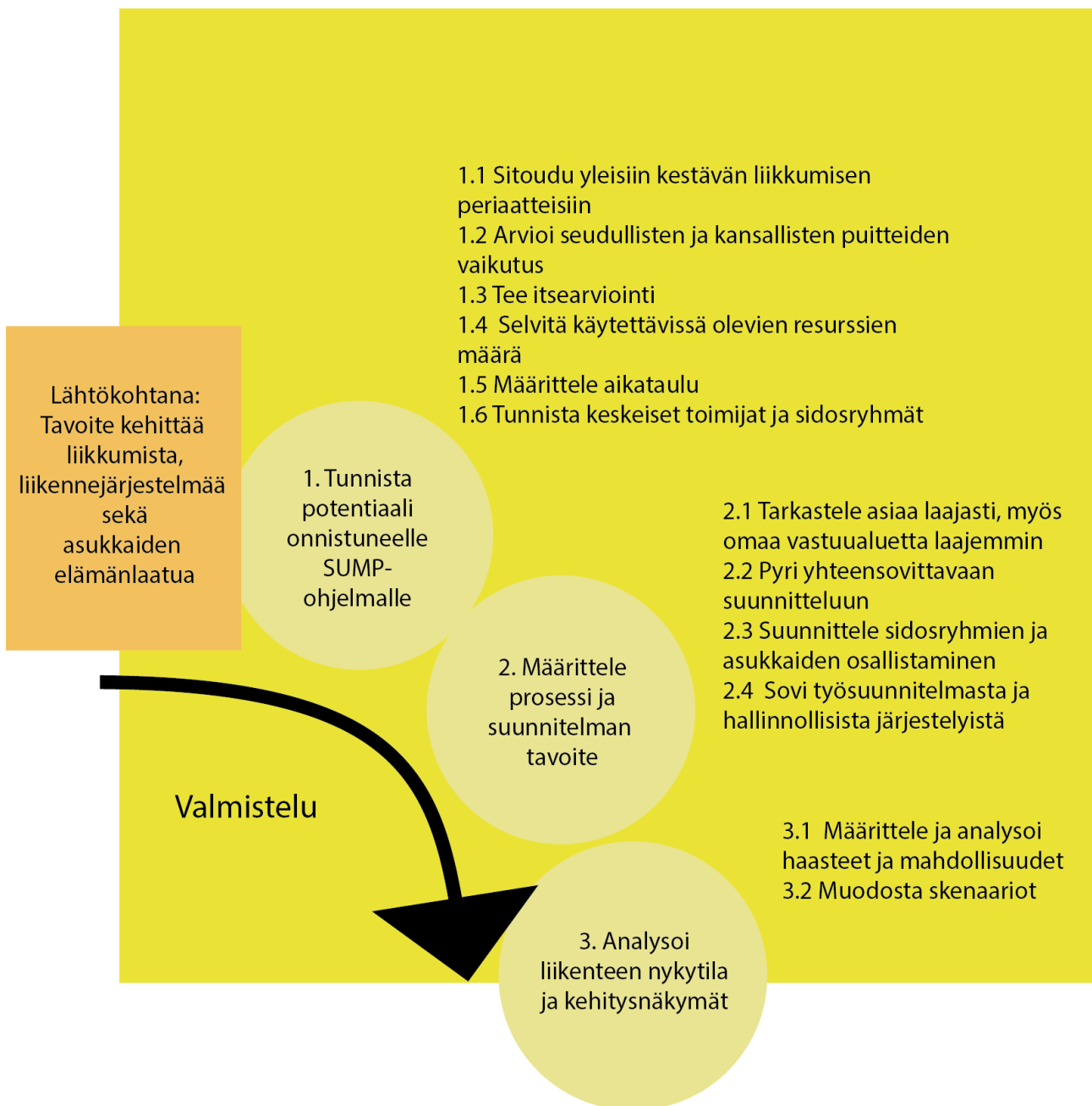
Seuranta ja arviointi

Laadi seuranta- ja arviointisuunnitelma
Valitse mittarit seurantaan ja arviointiin
Kerää data ja etsi uusia tietolähteitä
Analysoi data ja mittarit sekä esitä tulokset
Arvioi koko SUMP-prosessia



Kuva 4. SUMP-ohjelman avaintoimintojen sijoittuminen prosessiin (mukaillen Euroopan komissio 2016b).

VAIHE 1: VALMISTELU



Kuva 5. Valmisteluvaiheen tehtävät tarkennettuna (mukaillen Mäkelä 2014).

Tunnista potentiaali onnistuneelle SUMP-ohjelmalle

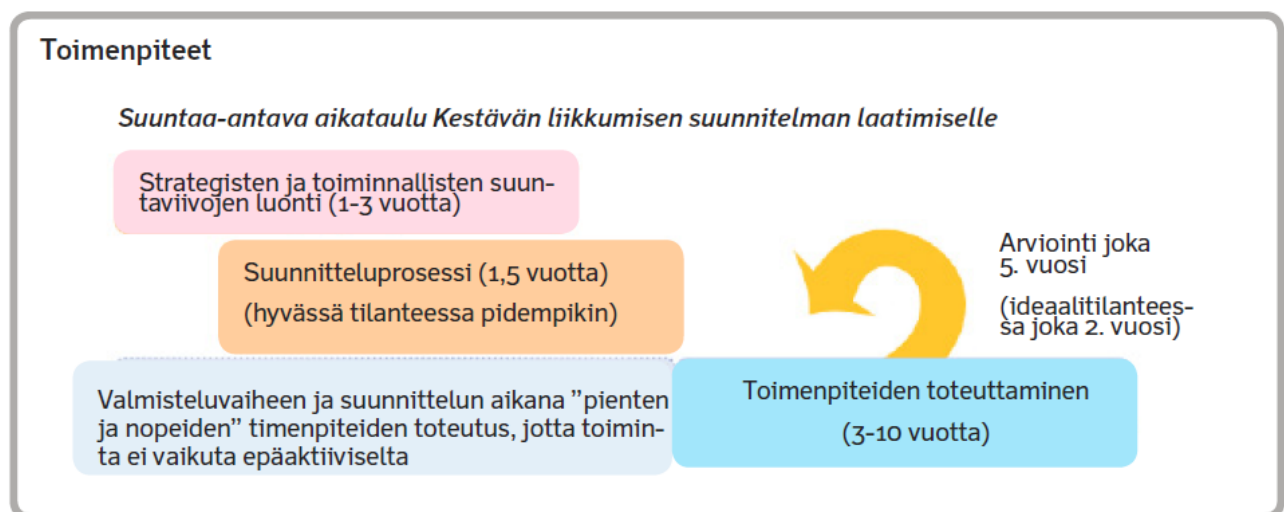
SUMP-ohjelman laadinta alkaa perusteista. Ihan ensimmäiseksi on hyvä tiedostaa, mitä ”kestävä kaupunkiliikenne” oikeastaan tarkoittaa. Kaupunkiliikennesuunnittelua voidaan kutsua kestäväksi vain, kun taloudelliset, sosiaaliset ja ympäristölliset näkökulmat on otettu huomioon. (Euroopan komissio 2014 s.17)

Suunnitteluprosessin alussa tehdään itsearviointi, jossa tunnistetaan nykyisten suunnittelukäytäntöjen vahvuudet ja heikkoudet sekä ymmärretään omat mahdollisuudet muodostaa kestävän liikkumisen

suunnitelma. Itsearvioinnissa otetaan selville, kuinka läheisesti omat suunnittelukäytännöt muistuttavat kestävän liikkumisen suunnittelun askelmerkkejä sekä tunnistetaan mahdollisia suunnitteluprosessia edistäviä ja hidastavia tekijöitä. (Euroopan komissio 2014 s.19)

Itsearviointiin liittyy läheisesti käytettävissä olevien resurssien määrän arviointi. Arvioidaan, kuinka paljon henkilöresursseja (työntekijöiden määrä ja taidot) sekä taloudellisia resursseja on käytettävissä kestävän liikkumisen suunnitelman kehittämisprosessiin ja toimenpiteiden toteuttamiseen. (Euroopan komissio 2014 s.22)

SUMP-ohjelman laadinnalle ja toteuttamiselle on määritettävä aikataulu. Prosessin eri vaiheet ovat osittain riippuvaisia toisistaan, joten vaiheet tulee tehdä loogisessa järjestyksessä. Suunnitelmaan laatimiseen ja toteuttamiseen kuluva aika vaihtelee kaupungin koon ja valitun toteuttamislaajuuden mukaan. Tavallisesti strategisen kehyksen luomiseen menee 1-3 vuotta. Osittain samanaikaisesti käynnissä voi olla suunnitteluprosessi, joka kestää ideaalitapauksessa noin 1,5 vuotta. Toimenpiteiden toteutukseen kuluu 3-10 vuotta. (Euroopan komissio 2014 s. 25) Kuvassa 6 on esitetty Luukkosen & Rantalan (2015) suomentama kaaviokuva prosessin kestosta.



Kuva 6. Suuntaa antava aikataulu kestävän liikkumisen suunnitelman laatimiselle (Luukkonen & Rantala 2015 s.14).

Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelma on osa laajempaa alueellista ja kansallista suunnittelua. Siksi heti kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman aloitusvaiheessa kannattaa ottaa selvää ylemmän tason suunnitelmista. Ylemmän tason suunnitelmat on tärkeää huomioida, jotta voidaan mahdollisimman tehokkaasti hyödyntää olemassa olevia mahdollisuuksia ja välttää konflikteja ylemmän tason virkailijoiden kanssa myöhemmissä vaiheissa. (Euroopan komissio 2014 s.18)

Kaupunkiliikenteen suunnittelussa on tärkeää tunnistaa kaupunkiliikunnan sidosryhmät ja ymmärtää heidän roolinsa ja paikkansa suunnitteluprosessissa. Näin voidaan tunnistaa mahdollisia konflikteja ja yhteyksiä sidosryhmien välillä ja arvioida niiden vaikutuksia suunnitteluprosessiin. (Euroopan komissio 2014 s. 28)

Määrittele prosessi ja suunnitelman tavoite

Suunnitteluprosessin alussa laaditaan toiminnalle pelisäännöt. SUMP-konseptiin kuuluu kiinteästi ajatus kokonaisvaltaisesta työskentelystä, poikkihallinnollisesta yhteistyöstä sekä sidosryhmien ja asukkaiden osallistamisesta. On siis hyvä jo prosessin alkuvaiheessa ratkaista, kuinka nämä elementit saadaan mukaan omaan toimintaan. Tässä vaiheessa tulee sopia työsuunnitelmasta ja hallinnollisista järjestelyistä sekä suunnitella sidosryhmien ja muiden kaupunkilaisten osallistaminen. (Euroopan komissio 2014)

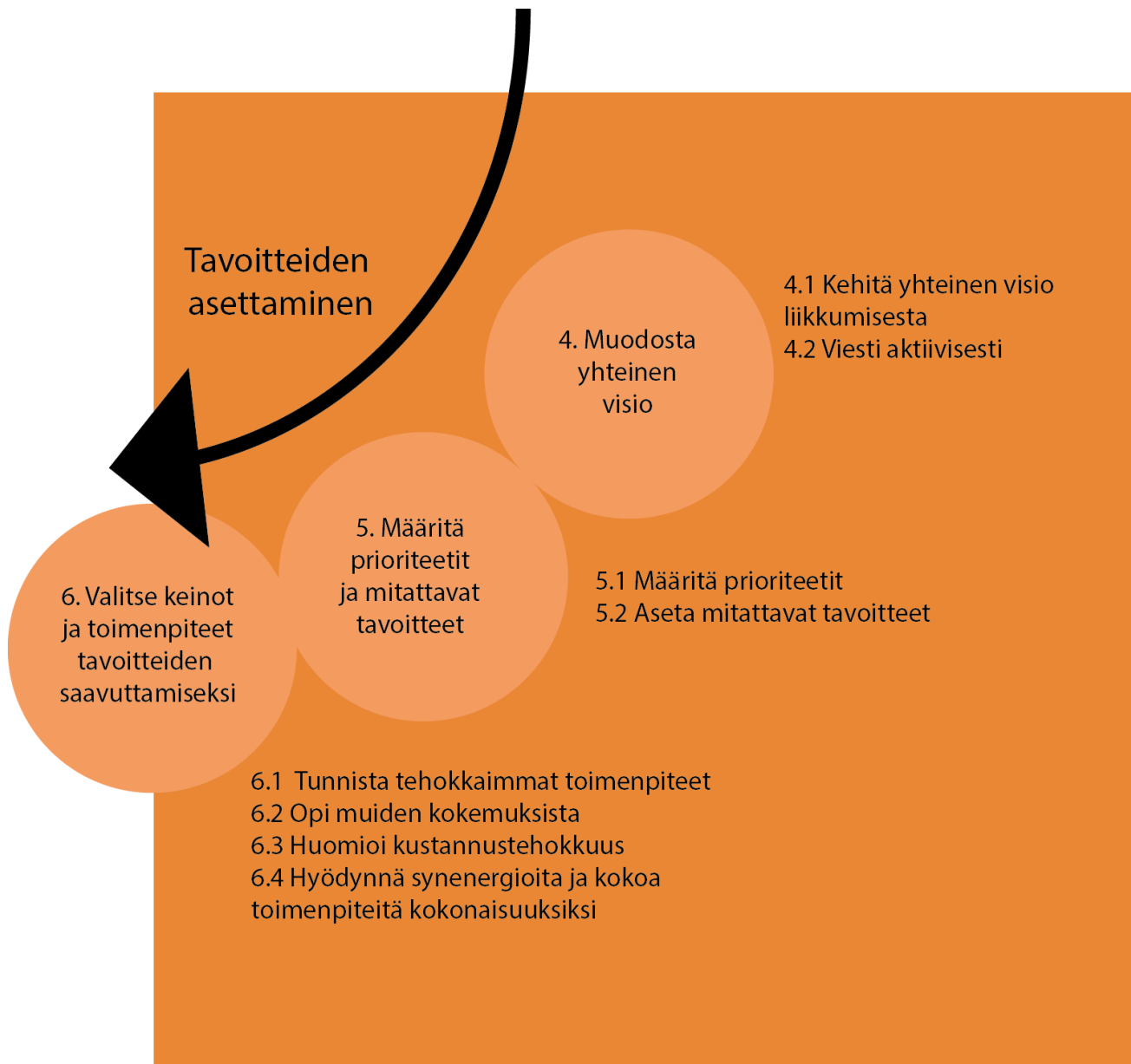
Kestävän liikkumisen suunnitelma tekeminen on monimutkainen prosessi. Vaikka kestävän liikkumisen suunnitelma rakentuu olemassa oleville suunnittelukäytännöille, niitä täytyy ehkä päivittää ja optimoida. On luultavasti tarpeellista kehittää uusia toimintamalleja ja työskennellä yli rajojen. Kaikilla suunnitelman tekijöille täytyy olla selvää, kuka tekee, mitä ja milloin. (Euroopan komissio 2014 s.39)

Analysoi liikenteen nykytila ja kehitysnäkymät

Ennen kuin päätetään tulevaisuuden linjaukset, on olennaista tietää missä tällä hetkellä ollaan. Tässä vaiheessa määritellään liikenteen nykytila, analysoidaan haasteet ja mahdollisuudet kehittämisen kannalta. Kaupunkiliikenteessä ja – liikkumisessa tieto on usein hyvin hajanaista ja vaatii yhdistelyä, jotta nähdään kokonaiskuva ja mahdolliset ongelmat. Nykytilan tunteminen auttaa luomaan tulevaisuuden linjaukset ja toimii tarvittavana vertailutasona, jota vasten edistymistä voidaan mitata. (Euroopan komissio 2014 s.40)

Nykytilan analysoinnin lisäksi luodaan skenaariot, joissa kuvataan mahdolliset tulevaisuuden liikkumISRatkaisut. Erilaiset tulevaisuuden skenaariot auttavat sidosryhmien edustajia paremmin ymmärtämään, millaisia vaikutuksia ja seurauksia nykyisistä tavoista, suunnitelmiin kirjatuista toimenpiteistä ja uusista linjauksista aiheutuu. Skenaarioiden vaikutuksien tutkiminen tarjoaa hyvän pohjan realististen tavoitteiden asettelulle, mikä hyödyttää myös seurantavaihetta. (Euroopan komissio 2014)

VAIHE 2: TAVOITTEIDEN ASETTAMINEN



Kuva 7. Tavoitteiden asettamiseen liittyvät tarkemmat tehtävät (mukaillen Mäkelä 2014).

Muodosta yhteinen visio

Kestävän liikkumisen suunnitelma perustuu pitkän aikavälin visioon liikenteen ja liikkumisen kehityksestä. Visio kuvailee, millaisessa kaupungissa halutaan elää tulevaisuudessa sekä miten kaupunki erottuu toisista kaupungeista. Vision tulee sisältää koko kaupunkiliikkumisen kirjo, joka pitää sisällään julkisen ja yksityisen liikenteen, matkustajat ja tavarat, moottoriliikenteen ja moottorisoimattoman liikenteen, liikkumisen ja parkissa olon. Liikenne ja liikkuminen ovat visiossa osana laajempaa kaupunki- ja aluekehitystä. Visiossa tulee huomioida myös kaupungin yleiset poliittiset linjaukset ja strategiset suunnitelmat, kaupunki- ja aluesuunnittelu, talouden kehitys, ympäristö, sosiaaliset näkökohdat, sukupuolten välinen tasa-arvo, terveys ja turvallisuus. Vision avulla määritetään konkreettiset

tavoitteet ja valitaan tarvittavat toimenpiteet, jotta tavoitteeseen päästäisiin. Visio antaa selkeät suuntaviivat kaupungin kehitykselle, kun se on laajasti sidosryhmien ja kaupunkilaisten hyväksymä. (Euroopan komissio 2014 s. 48)

Aktiivinen viestintä on tärkeä osa vision laadintaa ja koko suunnitteluprosessia. Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman menestymisen kannalta on tärkeää, että kaupunkilaiset ymmärtävät kaupungin tavoitteet ja tukevat niiden saavuttamista. Aina ei välttämättä ole mahdollista ottaa kaupunkilaisia suoraan mukaan vision kehittämiseen, mutta heille pitää vähintäänkin tiedottaa aktiivisesti vision laadinnasta ja sen tuloksista. (Euroopan komissio 2014 s. 51)

Määritä prioriteetit ja mitattavat tavoitteet

Visiota tarkennetaan konkreettisilla tavoitteilla, jotka osoittavat, millaista muutosta tavoitellaan. Tavoitteiden tulee täsmentää selkeästi, mitä halutaan lisätä, vähentää tai säilyttää ennallaan. Hyvät tavoitteet ovat SMART- periaatteiden mukaisia eli yksilöitäviä, mitattavia, saavutettavissa olevia, realistisia ja aikaan sidottuja. Jo tavoitteiden määrittelyvaiheessa kannattaa huomioida myös tavoitteiden ja niiden edistymistä kuvaavien mittareiden tärkeä rooli seuranta- ja arviointivaiheessa. (Euroopan komissio 2014)

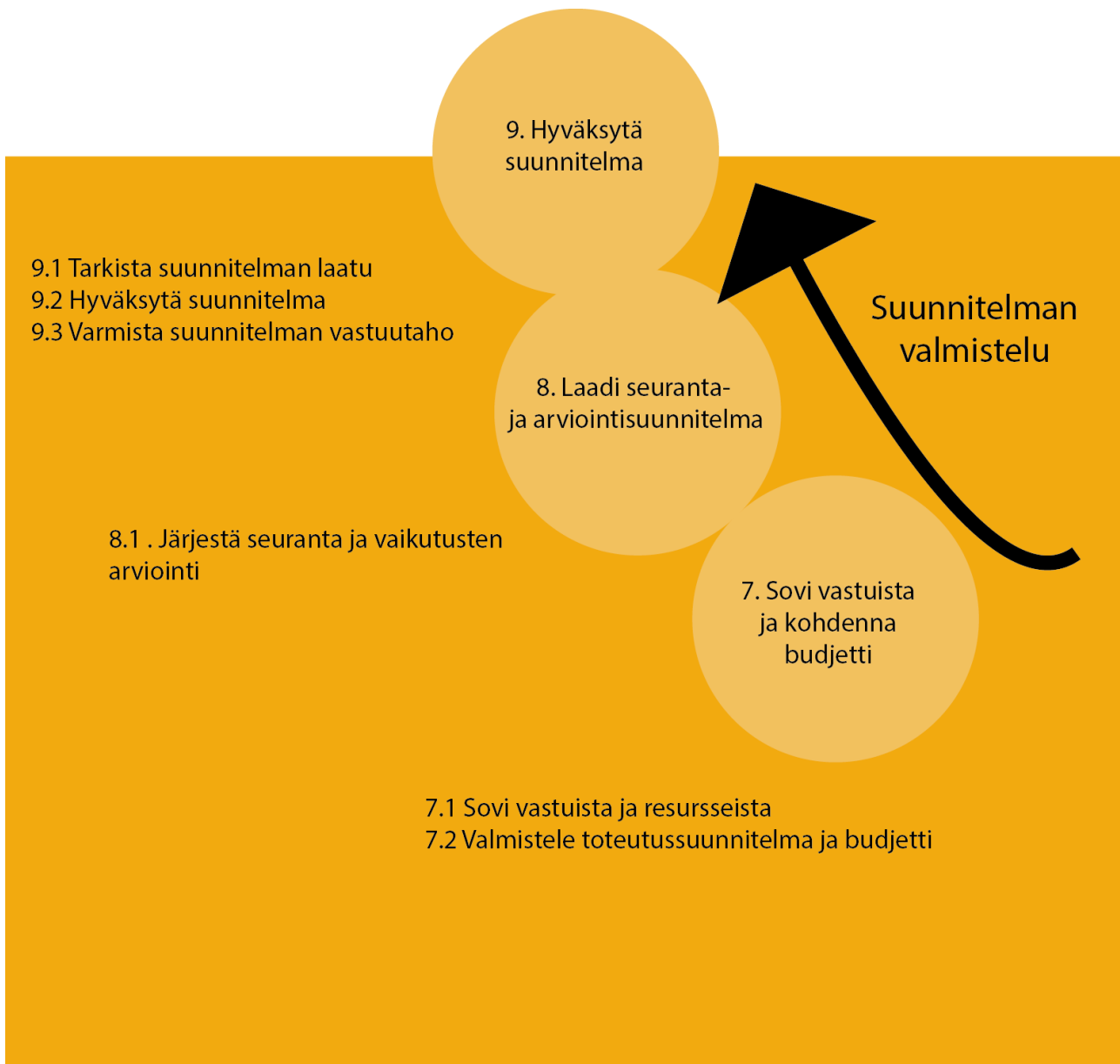
Valitse keinot ja toimenpiteet tavoitteiden saavuttamiseksi

Kun visio ja tavoitteet on luotu, valitaan niitä toteuttavat toimenpiteet. Toimivinta on koostaa toimenpiteistä toimenpidepaketteja, joissa valitut toimenpiteet tukevat toisiaan (Euroopan komissio 2014 s.65).

Valittujen toimenpiteiden tulee toteuttaa asetettuja visiota ja tavoitteita sekä olla toteutettavissa käytössä olevilla resursseilla. Kaikkein tehokkaimpien toimenpiteiden löytämiseksi on hyvä ottaa oppia toisten kokemuksista. Näin ei tarvitse tehdä samoja virheitä, joista toiset ovat jo oppineet. Toimenpidevaihtoehtoja vertaillessa kannattaa toimenpiteiden tehokkuuden lisäksi huomioida myös käytetyllä rahalla saavutettavien hyötyjen määrä. Erityisesti tiukkoina aikoina on tärkeää saada mahdollisimman paljon vaikutuksia aikaan käytettävissä olevilla resursseilla. (Euroopan komissio 2014)

Yleensä SUMP-ohjelman laatimisessa voidaan hyödyntää jo aikaisemmissa ohjelmissa ja suunnitelmissa määritettyjä toimenpiteitä. Aiemmin määritetyt toimenpiteet kannattaa koota yhteen vaihtoehtoaineistoksi, josta voidaan valita kestävän kaupunkiliikenteen vision ja tavoitteet parhaiten täyttävät toimenpiteet mukaan SUMP-ohjelmaan. Lisäksi on hyvä yhdessä sidosryhmien kanssa etsiä uusia toimenpideratkaisuja. (Luukkonen & Rantala 2015 s.20)

VAIHE 3: SUUNNITELMAN VALMISTELU



Kuva 8. Suunnitelman valmisteluun liittyvät tarkemmat tehtävät (mukaillen Mäkelä 2014).

Sovi vastuista ja kohdenna budjetti

Suunnitelman toteuttamisen kannalta on tärkeää, että on selkeä käsitys siitä, kuka on vastuussa toiminnasta ja mistä rahoitus saadaan. Siksi suunnitelman valmistelussa tuleekin määritellä selkäästi vastuut ja resurssit. Määrittelyn pohjalta laaditaan toimintasuunnitelma ja budjetti, jotka vahvistetaan päätöksentekijöillä. Suunnitelma sisältää yksityiskohtaisen yhteenvedon toimenpiteistä, niiden toteuttamisesta ja aikataulusta. Suunnitelman toteuttamisesta tulee sulavampaa, kun suunnitelmalla on päätöksentekijöiden, kaupunkilaisten ja sidosryhmien tuki. (Euroopan komissio 2014)

Laadi seuranta- ja arviointisuunnitelma

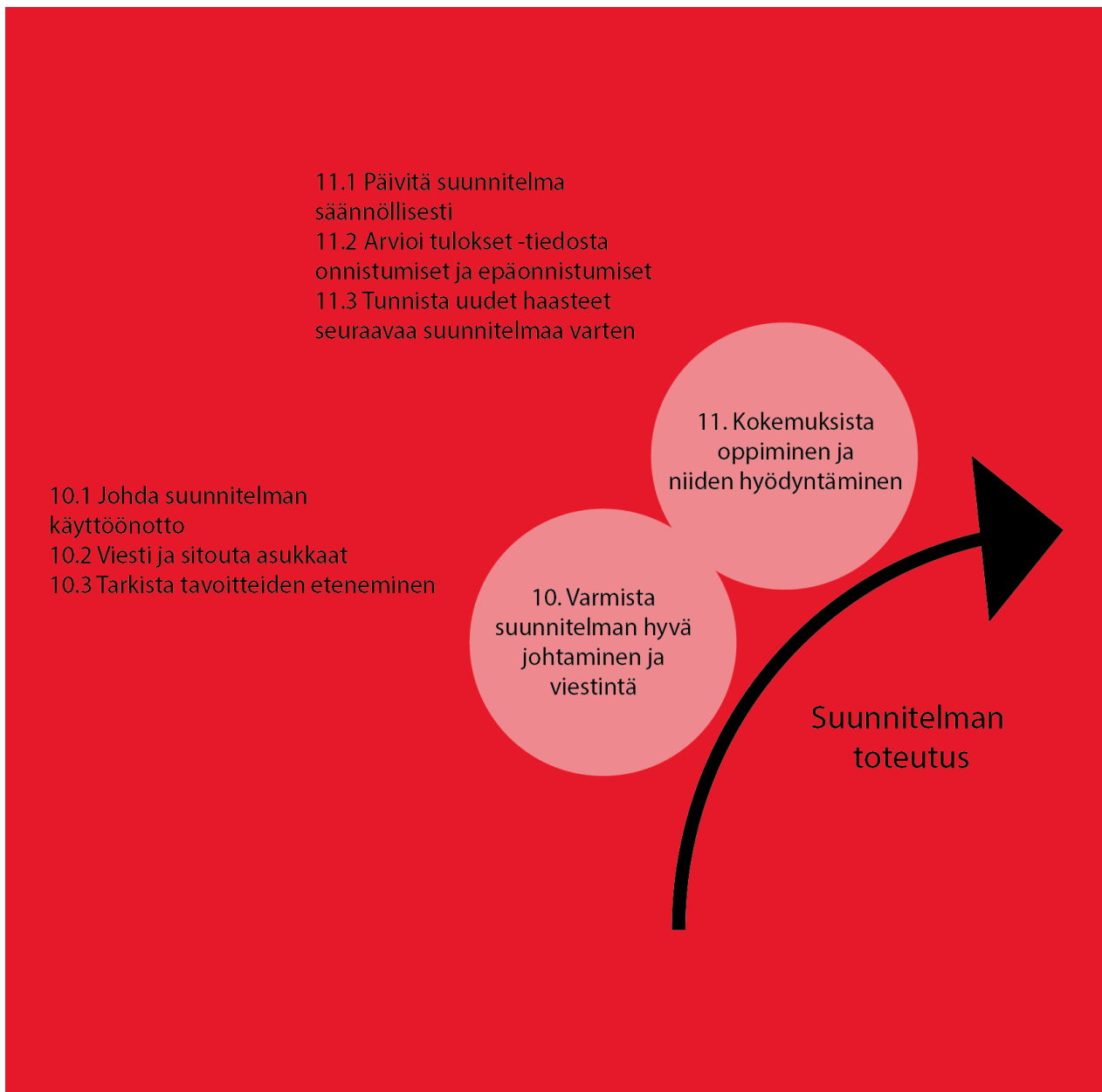
SUMP-prosessiin kuuluu oleellisesti järjestelmällinen seuranta ja arviointi sekä ohjelman päivittäminen havaintojen pohjalta. Tässä vaiheessa prosessia onkin syytä laatia seuranta- ja arviointisuunnitelma, jossa määritetään, miten suunnitelman etenemistä ja toimenpiteiden toteutumista mitataan. Seurantasuunnitelma sisältää tavoitteet ja niiden suhteen asetetut mittarit. Lisäksi seurantasuunnitelmassa voidaan määrittää mittareita myös itse ohjelman toteutumiselle, esimerkiksi ohjelman toimenpiteiden toteuttamisprosentti. (Luukkonen & Rantala 2015) Seuranta ja arviointi ovat tärkeitä työkaluja myös oppimisen kannalta. Ne auttavat havaitsemaan, mikä projektissa onnistui hyvin ja mikä huonosti. (Euroopan komissio 2014 s. 70)

Hyväksytä suunnitelma

Projektitiimin tehtävänä on koostaa lopullinen luonnos suunnitelmadokumentista, joka tiivistää edellisten työvaiheiden tulokset. Lopullisen suunnitelman tulee sisältää toimintasuunnitelma sekä budjet-tisuunnitelma ja se tulee virallisesti hyväksyttävä poliittisilla toimijoilla. (Euroopan komissio 2014 s.74)

SUMP-ohjelman toteuttamisen kannalta on tärkeintä, että ohjelman eri toteuttajatahot, sidosryhmät ja kaupunkilaiset ottavat sen omakseen ja sitoutuvat siihen. Suunnitelma on hyväksyttävä ja virallistettava poliittisilla toimijoilla, jotta suunnitelman toteutuksen tueksi saadaan poliittinen hyväksyntä ja puitteet. On myös tärkeää varmistaa, että suunnitelma on sidosryhmien edustajien ja kaupunkilaisten hyväksymä. (Euroopan komissio 2014 s. 74)

VAIHE 4: SUUNNITELMAN TOTEUTUS



Kuva 9. Suunnitelman toteutukseen liittyvät tarkemmat tehtävät (mukaihen Mäkelä 2014).

Varmista suunnitelman hyvä johtaminen ja viestintä

Kestävän liikkumisen suunnitelma tarjoaa toteutukselle hyvät puitteet, mutta se ei tarkenna, kuinka toteutus suoritetaan. On täsmennettävä, että myös toteutusprosessi tulee tarkemmin suunnitella. Tämä suunnittelukierros on kuitenkin paljon lyhempi kuin koko suunnitelman laatimisprosessi. (Euroopan komissio 2014 s.77)

Toteutuksen aikana tulee säännöllisesti seurata täyttyvätkö valitut seuranta- ja arviointikriteerit sekä tarkistaa, ollaanko tavoitteet saavuttamassa. Tulosten perusteella toteutussuunnitelmaa muokataan tarvittaessa. (Euroopan komissio 2014 s.81)

Myös toteutusvaiheeseen kuuluu aktiivinen viestintä. Kaupunkilaiset ja sidosryhmät tulee pitää ajan tasalla toteutuksen etenemisestä ja tavoitteiden saavuttamisesta. Lisäksi kaupunkilaisille tulee viestiä, kun jonkin toimenpiteen toteutus vaikuttaa suoraan heidän elämäänsä. Erityisen tärkeää on viestiä silloin, kun jonkin toimenpiteen toteutus vaikuttaa suoraan kaupunkilaisiin ja heidän arkeensa. (Euroopan komissio 2014 s.80)

Kokemuksesta oppiminen

SUMP- konseptiin kuuluu myös prosessista oppiminen. Tässä vaiheessa tarkastetaan, miten suunnitelma vaikuttaa kaupunkiliikenteeseen, liikkumiseen ja laajempiin osa-alueisiin. Lisäksi arvioidaan itse prosessin tehokkuutta suunnitelman kehitysvälineenä. (Euroopan komissio 2014 s. 84)

Kestävän kaupunkiliikkumisen suunnitelman laadinnassa ja toteutuksessa esiinnousseet haasteet kannattaa painaa mieleen tulevaisuutta silmällä pitäen. Iso-Britannian ja Ranskan kokemusten perusteella jokainen suunnittelukierros auttaa kehittämään kestävän liikkumisen suunnittelutaitoja ja lisäämään suunnittelukierrosten tehokkuutta. (Euroopan komissio 2014 s. 86)

2.2 Yleiskaavoitus

Yleiskaavassa määritellään kunnan tai kuntien tasolla, kuinka maankäyttö ja erilaiset toiminnot järjestetään tulevaisuudessa. Maankäyttö- ja rakennuslain (Finlex 1999a, 35§) mukaan yleiskaavan tehtävänä on ohjata kunnan tai sen osan yhdyskuntarakenteen ja maankäytön kehittymistä sekä sovittaa yhteen erilaisia toimintoja. Yleiskaavassa esitetään yleispiirteisesti tavoitellun kehityksen periaatteet ja osoitetaan alueet, joissa on tarpeen tehdä yksityiskohtaisempaa kaavoitusta muun suunnittelun, rakentamisen ja muun maankäytön perustaksi. Yleiskaavan laatimisesta ja ajan tasalla pitämisestä vastaa kunta ja kaavan hyväksyy kunnanvaltuusto (Finlex 1999a, 36§ ja 37§).

Haapanala et al. (2003) ja Salmi (2006) ovat laatineet Maankäyttö- ja rakennuslakia täydentävät ohjeistukset yleiskaavan laadintaan. Ohjeistusten (Haapanala et al. 2003 s.34; Salmi 2006 s.12) mukaan yleiskaava on kunnalle tärkeä suunnittelu- ja ohjausväline. Kunta voi yleiskaavan avulla suunnitella tulevaisuutta, ratkaista todettuja ongelmia, luoda edellytykset tavoitellulle kehitykselle sekä ohjailla ympäristön muutoksia ja varautua niihin. Lisäksi Salmen (2006) mukaan yleiskaavoituksen tärkeänä suunnittelutehtävänä on sovittaa valtakunnallisia ja maakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita kunnan omiin tavoitteisiin. Ohjausvälineenä kaava osoittaa kunnan tahdon alueiden käytön järjestämiseksi (Salmi 2006 s.12) ja välittää tietoa suunnitteluratkaisuista jatkotoimenpiteitä varten (Haapanala et al. 2003 s.34).

Haapanalan et al. (2003 s.10) mukaan yleiskaava on vähitellen kehittynyt yhä keskeisemmäksi kaavamudoksi, joka palvelee mm. kunnan tai seudun strategista suunnittelua, osa-alueiden suunnittelua ja teemakohtaista suunnittelua. Strategisen suunnittelun apuvälineenä yleiskaava voi olla osa kuntien kehittämisstrategiaa tai käsitellä laaja-alaisesti koko kunnan rakennetta ja alueiden käyttöä. Osa-alueiden suunnittelua palvelevia yleiskaavoja ovat esimerkiksi taajamien ja kunnan muiden osa-alueiden

yleiskaavat, arvokkaiden rakennettujen ympäristöjen ja kulttuurimaisemien yleiskaavat sekä rantayleiskaavat. Teemakohtaisissa yleiskaavoissa keskitytään tiettyyn teemaan, esimerkiksi viheralueisiin, virkistykseen tai maisemaan. Salmen (2006 s.23-24) mukaan periaatteena on, että yhdellä alueella voi olla voimassa vain yksi oikeusvaikutteinen yleiskaava. On kuitenkin tapauksia, joissa samalle alueelle kohdistuu niin erimittakaavaisia tai erilaisiin asioihin kohdistuvia maankäyttötavoitteita, että niihin liittyvät ratkaisut on suunniteltava erityyppisillä yleiskaavoilla. Tällöin kaavojen keskinäisen työnjaon tulee olla selkeä ja kaavat eivät saa olla ristiriidassa keskenään.

Erilaisia käyttötarkoituksia varten tehdään Salmen (2006 s.50) mukaan erilaisia yleiskaavoja. Yleiskaavat eroavat toisistaan mm. suunnittelualueen laajuuden, mittakaavan ja suunnittelun yksityiskohtaisuuden puolesta. Salmi (2006) luokittelee käytettävät yleiskaavat neljään tyyppiin, jotka ovat strateginen yleiskaava, yleispiirteinen aluevarausyleiskaava, yksityiskohtainen aluevarausyleiskaava sekä yksityiskohtainen aluevarausyleiskaava, joka ohjaa suoraan rakentamista ja muuta maankäyttöä. Käytännössä yleiskaavat kuitenkin ovat yleensä näiden tyyppien yhdistelmiä. **Strategisessa yleiskaavassa** alueiden käytön päälinjat esitetään yleispiirteisesti tai jopa symbolisin merkinnöin. **Yleispiirteinen aluevarausyleiskaava** on strategista yleiskaavaa tarkempi ja siinä määritetään eri alueiden käytön periaatteet, sovitetaan yhteen erilaisia alueiden käyttötarpeita sekä ratkaistaan laajoja yhdyskuntarakenteellisia kysymyksiä. **Yksityiskohtainen aluevarausyleiskaava** on yksityiskohtainen yleiskaava ja ohjausvaikutukseltaan seikkaperäinen. Yksityiskohtaista yleiskaavaa soveltuu yleensä laajojen aluekokonaisuuksien maankäyttöratkaisujen suunnitteluun paremmin kuin asemakaava. Sitä voidaan käyttää asemakaavoituksen pohjana asemakaavoitettavilla alueilla. Yksityiskohtainen aluevarausyleiskaava voi myös ohjata rakentamista ja muuta maankäyttöä suoraan esimerkiksi kyläalueilla tai muilla jo osin rakennetuilla alueilla, joissa ei katsota tarpeelliseksi laatia erillistä asemakaavaa. Tällöin kyseessä on **yksityiskohtainen aluevarausyleiskaava, joka ohjaa suoraan rakentamista ja muuta maankäyttöä.**

2.2.1 Yleiskaavan sisältö

Yleiskaava tulee esittää kartalla (Finlex 1999a, 40§). Kaavakartta muodostaa yleiskaavan oikeusvaikutteisen osan yhdessä kaavamerkintöjen ja –määräysten kanssa. Tähän oikeusvaikutteiseen osaan kirjataan kaikki yksiselitteiset asiat, joille halutaan eri osapuolia sitovia oikeusvaikutuksia, velvoitteita ja rajoituksia. Oikeusvaikutteisen osion lisäksi kaavaan liittyy myös kaavaselostus. Kaavaselostuksessa perustellaan kaavaratkaisuja, kerrotaan kaavan laatimiseen vaikuttaneista tekijöistä sekä autetaan tulkitsemaan kaavan sisältöä. (Haapanala et al. 2003 s.34)

Yleiskaavoissa käytettävät **kaavamerkinnät** voidaan Haapanalan et al. (2003) mukaan jaotella viiteen yleiskaavamerkintätyyppiin: alueiden käytön kehittämistavoitemerkinnät, osa-alueiden erityisominaisuuksia ilmaisevat merkinnät, aluevarausmerkinnät, kohde- ja viivamerkinnät sekä ympäristömuutoksia kuvaavat merkinnät. Merkintätyypit ovat toisiaan täydentäviä eikä niitä voi laittaa vahvuusjärjestykseen. Pällekkäiset merkinnät on otettava huomioon samanaikaisesti. **Alueiden käytön kehittämistavoitemerkinnöillä** osoitetaan alueita, jotka ovat kunnan tavoitellun kehityksen kannalta merkittäviä ja joihin siksi liittyy suunnittelussa huomioitavia alueiden käytön ja yhdyskuntarakenteen kehittämistarpeita. **Osa-alueiden erityisominaisuuksia kuvaavilla merkinnöillä** voidaan esittää

esimerkiksi luonnonympäristön, kulttuuriympäristön, maiseman tai luonnonvarojen erityisiä arvoja. Toisaalta voidaan esittää myös alueidenkäyttöä rajaavia ominaisuuksia, kuten melu- ja vaara-alueita, suojavyöhykkeitä tai puhdistettavia maa-alueita. **Aluevarausmerkinnöillä** osoitetaan alueen pääasiallinen käyttötarkoitus. **Kohde- ja viivamerkinnöillä** kuvataan liikenneyhteyksiä, johtoja ja osa-alueita. Ympäristönmuutoksia kuvaavat merkinnät esittävät muutosta nykytilaan verrattuna. Ne ovat erityisen hyödyllisiä yleiskaavojen havainnollistamisen ja vuorovaikutuksen kannalta.

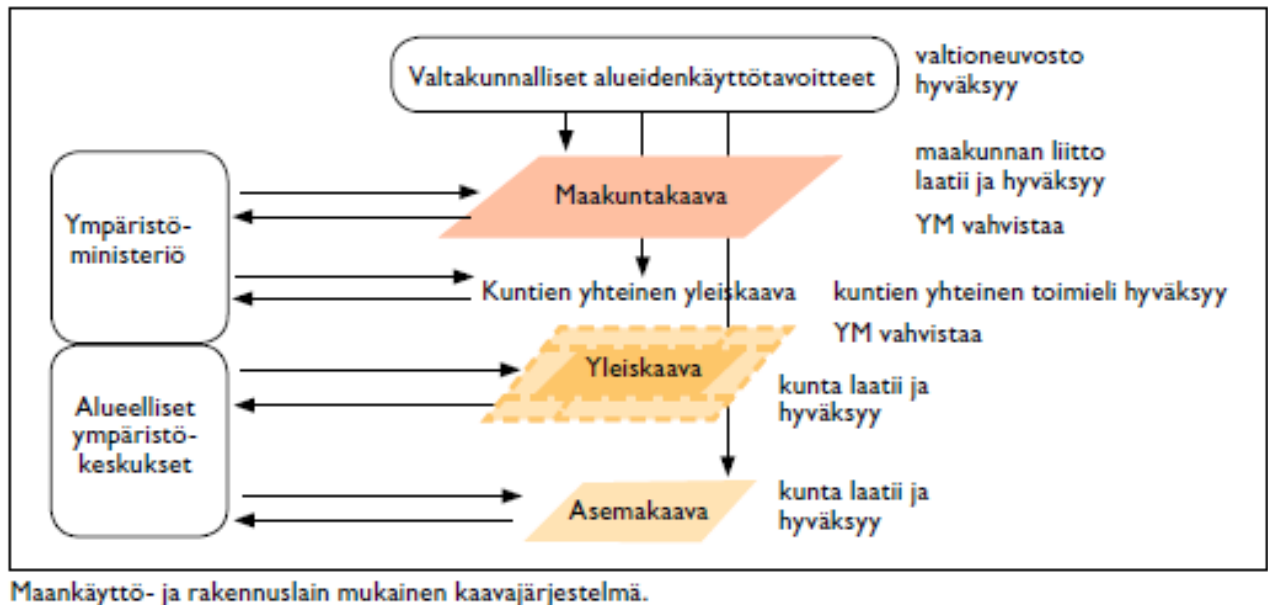
Kaavamääräyksissä voidaan esittää kirjallisesti määräyksiä, joita tarvitaan yleiskaava-aluetta suunniteltaessa, rakennettaessa tai muuten käytettäessä kaavan tarkoituksen ja sisällön mukaisesti (Finlex 1999a, 41§). Haapanalan et al. (2003 s.30) mukaan määräykset voidaan kohdistaa koko kaava-alueeseen, sen tiettyyn osa-alueeseen tai yksittäisiin kaavamerkintöihin. Määräykset voidaan jaotella ohjausvaikutuksen mukaan suunnittelumääräyksiin, rakentamismääräyksiin ja suojelumääräyksiin. Suunnittelumääräykset kohdistuvat ensisijaisesti viranomaisiin, ja niillä ohjataan asemakaavoitusta ja muuta suunnittelua. Rakentamismääräyksillä ohjataan suoraan rakentamista. Suojelumääräyksillä voidaan määrätä säilyttämään kohteita, joilla on erityisiä ympäristöarvoja mm. pohjavesialueet, maisema, luonnonarvot, rakennettu ympäristö ja kulttuurihistorialliset arvot.

Salmen (2006) mukaan maankäyttö- ja rakennuslaissa esitetään **sisältövaatimukset** yleiskaavalle, mutta kaava voidaan esittää monella tapaa riippuen kunnan omasta suunnittelutilanteesta, kehitystarpeista ja ratkaisuja vaativista ongelmista. Sisältövaatimukset mm. määrittelevät yleiskaavassa käsiteltävät kysymykset, alueidenkäytön kehittämistavoitteet ja reunaehdot suunnitelmalle sekä auttavat arvioimaan suunnittelun tietopohjan riittävyyttä. Maankäyttö- ja rakennuslain (39§) mukaan yleiskaavassa on otettava huomioon seuraavat tekijät:

- Yhdyskuntarakenteen toimivuus, taloudellisuus ja ekologinen kestävyys
- Olemassa olevan yhdyskuntarakenteen hyväksikäyttö
- Asumisen tarpeet ja palveluiden saatavuus
- Mahdollisuudet liikenteen (erityisesti joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn) sekä energia-, vesi- ja jätehuollon tarkoituksenmukaiseen järjestämiseen ympäristön, luonnonvarojen ja talouden kannalta kestäväällä tavalla
- Mahdollisuudet turvalliseen, terveelliseen ja eri väestöryhmien kannalta tasapainoiseen elinympäristöön
- Ympäristöhaittojen vähentäminen
- Rakennetun ympäristön, maiseman ja luonnonarvojen vaaliminen
- Virkistykseen soveltuvien alueiden riittävyys.

2.2.2 Yleiskaava alueiden käytön suunnittelujärjestelmässä

Alueiden käytön suunnittelujärjestelmä koostuu valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista sekä kolmesta kaavatasosta. Kaavatasot ovat maakuntakaava, yleiskaava ja asemakaava, joista maakuntakaava on yleispiirteisintä ja asemakaava yksityiskohtaisin. Suunnittelujärjestelmän periaatteena on, että yleispiirteisempi kaava ohjaa yksityiskohtaisemman kaavan laadintaa ja muuttamista. Alueiden käyttöä koskevat ratkaisut pyritään tekemään tarkoituksenmukaisella suunnittelutasolla. (Salmi 2006 s.14) Maankäyttö- ja rakennuslain mukainen kaavajärjestelmä on esitetty kuvassa 10.



Kuva 10. Maankäyttö- ja rakennuslain mukainen kaavajärjestelmä (Ympäristöministeriö 2006 s.13).

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet (VAT) ohjaavat alueiden käytön suunnittelua valtakunnallisesta näkökulmasta. Ne täsmentävät lain yleistavoitteita, alueiden käytön suunnittelun tavoitteita ja kaavojen sisältövaatimuksia valtakunnallisella tasolla. Tavoitteet hyväksyy valtioneuvosto. Merkittävä osa valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista kohdistuu maakuntatasolle, jossa ne konkretisoidaan alueidenkäytön periaatteiksi (Salmi 2006 s.14-15).

Maakuntakaavassa esitetään yleispiirteisesti maakunnallisista ja seudullisista lähtökohdista alueiden käytön periaatteet ja aluevaraukset sekä sovitetaan yhteen valtakunnalliset, maakunnalliset ja paikalliset tavoitteet. Maakuntakaavan laatii maakunnan liitto ja kaava vahvistetaan ympäristöministeriössä. Maakuntakaava toimii ohjeena yleiskaavan laatimiselle ja muuttamiselle sekä muulle yksityiskohtaisemmalle alueidenkäytön suunnittelulle. Kaavajärjestelmän sisäisen joustavuuden kannalta on tärkeää, että maakuntakaava on riittävän yleispiirteinen siten, että maakuntakaavassa esitetyt periaatteet voidaan toteuttaa yleiskaavoituksessa useammalla tavalla. (Salmi 2006 s.14-16)

Yleiskaavassa suunnittelua tehdään kuntatasolla ja kaavan hyväksyy kunta. Kaavalla ohjataan yleispiirteisesti kunnan tai sen osan yhdyskuntarakennetta ja maankäyttöä sekä toimintojen yhteensovittamista. Yleiskaava ohjaa asemakaavoitusta ja muuta yksityiskohtaisempaa suunnittelua. (Kuten maakuntakaavaa, myös yleiskaavaa tulee voida tulkita riittävän joustavasti. Liian yksityiskohtainen yleiskaava voi johtaa muutostarpeeseen asemakaavaratkaisuja suunniteltaessa ja näin turhaan hidasta kohteisen toteutumista. Toisaalta myös liian yleispiirteinen yleiskaava hidastaa prosessia, jos kaava jättää avoimeksi asemakaavoituksen kannalta oleellisia suunnittelun lähtökohtia. Hyvä ja ajantasainen yleiskaava helpottaa ja nopeuttaa asemakaavan laatimista. Asemakaavoituksessa tulee voida keskittyä yleiskaavan periaatteiden toteuttamiseen asemakaavoitukselle ominaisin keinoin. (Salmi 2006)

Asemakaavassa suunnitellaan yksityiskohtaisesti alueiden käytön järjestäminen, rakentaminen ja kehittäminen kuntatasolla. Kunta laatii ja hyväksyy asemakaavan. (Salmi 2006 s.14)

2.2.3 Yleiskaavoituksen vaiheet

Kaavoitus käynnistyy kaavoitustarpeen arvioinnilla sekä tekemällä päätös kaavan laatimisesta. Päätöksen jälkeen ilmoitetaan kaupunkilaisille ja sidosryhmille kaavan vireilletulosta. Yleiskaavan aloitusvaiheeseen kuuluu kaavan ohjelmointi, osallistumis- ja arviointisuunnitelman (OAS) laatiminen, lähtötietojen kartoittaminen, tarpeellisten lisäselvitysten ohjelmointi sekä alustavien tavoitteiden määrittely. Aloitusvaiheessa voidaan tarvittaessa järjestää viranomaisneuvottelu ennen kaavan asettamista vireille. Aloitusvaiheessa voidaan järjestää kaupunkilaisille ja sidosryhmille tilaisuuksia keskustella kaavoitustarpeesta, kaavoituksen tavoitteista ja arvoista. (Salmi 2006 s.64, Ympäristöministeriö 2007 s.18)

Yleiskaavan valmisteluvaiheessa tarkennetaan kaavoituksen tavoitteita, laaditaan ja täydennetään perusselvityksiä, määritellään kaavaratkaisun periaatteet ja muodostetaan mahdollisia kaavavaihtoehtoja. Kaavavaihtoehtoja vertaillaan keskenään ja arvioidaan niiden vaikutuksia. Kaavavaihtoehtojen pohjalta muodostetaan kaavaluonnos. Valmisteluvaiheessa järjestetään osallistumistilaisuuksia ja viranomaisyhteistyötä kaavan merkittävyyden mukaan. Kaavaluonnos ja muu siihen liittyvä kaava-aineisto asetetaan nähtäville niin, että niistä voi esittää mielipiteitä ja jättää lausuntoja. Voidaan myös järjestää mahdollisuus antaa palautetta kaavavaihtoehtoista. (Salmi 2006 s.64, Ympäristöministeriö 2007 s.18)

Ehdotusvaiheessa muodostetaan kaavaehdotus, joka perustuu kaavaluonnokseen ja sen saamaan palautteeseen. Kaavaehdotus ja kaavaselostus asetetaan nähtäville. Lisäksi ehdotusvaiheessa päivitetään vaikutusten arviointia, järjestetään tarvittaessa viranomaisneuvottelu sekä laaditaan vastineet kaavaehdotuksen saamiin muistutuksiin ja lausuntoihin. Ehdotusvaiheen palautteen perusteella kaavaehdotusta tarkistetaan ja tarvittaessa päivitetään. Tarvittaessa kaavaehdotus asetetaan uudelleen nähtäville muutosten jälkeen. (Salmi 2006 s.64, Ympäristöministeriö 2007 s.18)

Hyväksymisvaiheessa kunnanvaltuusto hyväksyy yleiskaavan ja hyväksymispäätöksestä tiedotetaan. Hyväksymisen jälkeen voi vielä ilmentua muutoksenhakuja tai oikaisukehotuksia. Lopuksi kaava tulee voimaan ja voimaantulosta kuulutetaan. (Salmi 2006 s.64, Ympäristöministeriö 2007 s.18)

3 SUMP- JA YLEISKAAVOITUSPROSESSIN YHTÄLÄISYYDET JA EROAVAISUUDET

SUMP-suunnitelmalla ja yleiskaavalla sekä niihin liittyvillä prosesseilla on monia yhtäläisyyksiä, mutta myös eroavaisuuksia. Tässä luvussa selvitetään niihin tarkemmin tutustumalla, millaisia hyötyjä suunnitelmien yhdistämisellä voitaisiin aikaansaada.

3.1 Käsittelytavat

Yleiskaavan ja SUMP-suunnitelman näkökulmat lähestyä suunnittelua ovat samankaltaiset. Kuten edellisessä luvussa tuli ilmi, molemmat suunnitelmat ovat luonteeltaan yleispiirteisiä strategisia suunnitelmia, jotka tähtäävät pitkälle tulevaisuuteen. Kummassakin suunnitelmassa keskitytään kokonaisuuteen ja jätetään yksityiskohtaisempi suunnittelu seuraavalle suunnittelutasolle. Molempien suunnitelmien roolina on toimia erilaisten olemassa olevien suunnitelmien yhteensovittajana. Näiden ominaisuuksien kannalta suunnitelmat voisi hyvin yhdistää.

Ympäristöministeriö (2006) on listannut jokaiselle kaavoitustasolle tarkkuustasoltaan vastaavia liikenneaiheisia suunnitelmia. Valtakunnallisten alueidenkäytöntavoitteiden vastine liikennesuunnittelussa on valtakunnallinen liikennepolitiikka ja siihen liittyvät tavoitteet. Maakuntakaavan laajuutta vastaavia liikennesuunnitelmia ovat liikennejärjestelmäsuunnitelmat, tarveselvitykset, yhteisväliselvitykset sekä liikenteen ja väylien alustavat yleissuunnitelmat. Yleiskaavan tarkkuustasolla ovat liikennejärjestelmäsuunnitelmat, liikenneturvallisuussuunnitelmat sekä liikenteen ja väylien yleissuunnitelmat. Asemakaavatasoista liikennesuunnittelua vastaa yksityiskohtainen liikennesuunnittelu, kuten tie- ja katusuunnitelmat. SUMP-suunnitelma sijoittuu tarkkuudeltaan yleiskaava- tai maakuntakaavatasolle. Motivan (2016) mukaan SUMP-suunnitelmaa muistuttavat mm. suomalaisiin liikennejärjestelmäsuunnitelmat sekä kestävän ja turvallisen liikkumisen suunnitelmat, jotka sijoittuvat juuri maakuntakaava- ja yleiskaavatasoille.

Maankäytön suunnittelu	Liikenteen suunnittelu
Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet <ul style="list-style-type: none"> yleistavoitteet yleispiirteistä kaavoitusta varten erityistavoitteet kaikkia kaavatasoja varten valtioneuvosto päättää 	Valtakunnallinen liikennepolitiikka ja tavoitteet <ul style="list-style-type: none"> valtakunnalliset liikenteen tavoitteet eri liikennemuotojen kehittämissuunnitelmat runkoverkot
Maakuntakaava <ul style="list-style-type: none"> ratkaisee valtakunnallisesti, maakunnallisesti tai seudullisesti merkittäviä asioita ja siirtää ne lähtökohdaksi kuntien maankäytön suunnitteluun kaavan aikatahtain on pitkä (10–30 vuotta) ympäristöministeriö vahvistaa 	Liikennejärjestelmäsuunnitelmat Esiselvitykset <ul style="list-style-type: none"> tarveselvitykset yhteysväliselvitykset teemakohtaiset selvitykset Liikenteen ja väylien yleissuunnittelu <ul style="list-style-type: none"> alustavat yleissuunnitelmat toimenpideselvitykset aluevaraussuunnitelmat
Yleiskaava/Kuntien yhteinen yleiskaava <ul style="list-style-type: none"> ohjaa yhdyskuntarakenteen kehittämistä ja eri toimintojen yhteensovittamista keskeistä yhdyskuntarakenne, toimintojen sijoittaminen ja yhteyksien järjestäminen sekä rakenteen soveltaminen muuhun ympäristöön laajuus voi vaihdella koko kuntaa koskevasta kaavasta kunnan rajat ylittävään tai yhtä kunnan osaa koskevaan, vain tiettyä maankäyttömuotoa käsittelevään kaavaan ohjaa asemakaavoitusta, mutta voi ohjata rakentamista suoraankin kaavan aikatahtain vaihtelee 5–20 vuotta kunta hyväksyy yhteisen yleiskaavan hyväksyy kuntien yhteinen toimielin ja vahvistaa ympäristöministeriö 	Liikennejärjestelmäsuunnitelmat Esiselvitykset, kuten <ul style="list-style-type: none"> liikenneturvallisuussuunnitelmat nopeusrajoitusten periaatteet meluntorjunta Liikenteen ja väylien yleissuunnittelu <ul style="list-style-type: none"> yleissuunnitelmat toimenpidesuunnitelmat aluevaraussuunnitelmat
Asemakaava <ul style="list-style-type: none"> ohjaa alueiden käytön yksityiskohtaista järjestämistä ja rakentamista keskeistä alueiden käyttötarkoitus, tilavaraukset, kaupunki- ja maisemakuva sekä hyvä rakentamistapa kaava tähtää toteuttamiseen kunta hyväksyy 	Yksityiskohtainen liikennesuunnittelu <ul style="list-style-type: none"> Tie- ja katusuunnittelu tiesuunnitelma tai tarkka yleissuunnitelma katusuunnitelmat ratasuunnitelmat muut liikenteen aluevaraukset
Suunnittelutarveratkaisut ja poikkeamispäätökset <ul style="list-style-type: none"> kunta tai alueellinen ympäristökeskus päättää Lupamenettely <ul style="list-style-type: none"> ohjaa (yleiskaavan tai) asemakaavan ja rakennusjärjestyksen pohjalta kaavan toteuttamista ja rakentamista kunta päättää 	Liittymäluvut Toteuttamissuunnittelu <ul style="list-style-type: none"> rakennussuunnitelmat

Kuva 11. Maankäytön suunnittelun ja liikenteen suunnittelun vaiheita (Ympäristöministeriö 2006 s. 19).

Molemmat suunnitelma syventyvät omaan kokonaisuuteensa monipuolisesti ja laajasti. Yleiskaavoituksessa tulee ottaa huomioon laajasti erilaisia aihepiirejä, kuten asuminen, liikenne, energia-, vesi- ja jätehuolto, ympäristöhaittojen määrä ja luonnonvarojen käyttö. SUMP-suunnitelmassa taas käsitellään liikennettä ja liikkumista monenlaisista näkökulmista ottaen huomioon kaikki kulkumuodot, liikenneympäristöt, liikkumisen palvelut ja älyliikenne.

Vaikka suunnitelmat ovat periaatteiltaan samankaltaisia, niiden käsittelyn laajuudessa on kuitenkin keskinäisiä eroja. Yleiskaava on selvästi laajempi kuin SUMP-suunnitelma, sillä yleiskaavassa liikenne ja liikkuminen ovat yksi monista käsiteltävistä näkökulmista. SUMP-suunnitelmissa keskitytään ainoastaan liikenteeseen ja liikkumiseen, mutta niihin voidaan suppeamman aihepiirin ansiosta syventyä tarkemmin kuin yleiskaavassa. Liikenteen ratkaisut osaltaan vaikuttavat myös moniin muihin yleiskaavassa huomioitaviin teemoihin mm. palveluiden saavutettavuuteen, ympäristöhaittojen vähentämiseen ja turvallisuuteen. SUMP-suunnitelmalle luonteva rooli olisi syventää ja tarkentaa yleiskaavaa liikenteen ja liikkumisen osalta. Yleiskaavan ja SUMP:in keskinäistä työjakoa on havainnollistettu niissä huomioitavien teemojen kannalta kuvassa 12.

Yleiskaavassa huomioitavat teemat(39§):

- Yhdyskuntarakenteen toimivuus, taloudellisuus ja ekologinen kestävyys
- Olemassa olevan yhdyskuntarakenteen hyväksikäyttö
- Asumisen tarpeet ja palveluiden saatavuus

• **Mahdollisuudet liikenteen (erityisesti joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn) sekä energia-, vesi- ja jätehuollon tarkoituksenmukaiseen järjestämiseen ympäristön, luonnonvarojen ja talouden kannalta kestävällä tavalla**

- Mahdollisuudet turvalliseen, terveelliseen ja eri väestöryhmien kannalta tasapainoiseen elinympäristöön
- Ympäristöhaittojen vähentäminen
- Rakennetun ympäristön, maiseman ja luonnonarvojen vaaliminen
- Virkistykseen soveltuvien alueiden riittävyys

SUMP:issa huomioitavat teemat

(Euroopan komissio 2013)

- Julkisen liikenteen laatu, turvallisuus, integrointi ja käytettävyys liikkuvan kaluston ja palveluiden osalta
- Kävelyn ja pyöräilyn houkuttelevuuden ja turvallisuuden parantaminen
- Matkaketjut, eri liikennemuotojen yhdistämisen edistäminen
- Tieliikenteen turvallisuus
- Tieinfrastruktuurin optimaalinen käyttö ja ongelmakohtien tunnistaminen
- Kaupunkilogistiikka
- Liikkumisen ohjaus, toimia nykyistä kestävämpään suuntaan
- Älyliikenteen soveltaminen kaikissa liikennemuodoissa ja –palveluissa sekä henkilö- että tavaraliikenteessä

Kuva 12. Yleiskaavassa ja SUMP:issa huomioitavat teemat.

Toinen merkittävä ero yleiskaavan ja SUMP-suunnitelman välillä on suunnitelman esitystapa. Yleiskaava esitetään aina kaavakartalla, jota täydentävät kirjalliset kaavamerkinnot, -määräykset ja -selostus. Kaavakartta sitoo yleiskaavasunnittelun ratkaisut selkeästi tiettyyn paikkaan ja osaksi muuta maankäyttöä. SUMP-suunnitelmissakin karttoja voi esiintyä, mutta niillä ei ole yhtä merkittävää roolia kuin yleiskaavassa. SUMP-suunnitelmien visiot, tavoitteet ja toimenpiteet esitetään yleensä sanallisesti eikä niitä välttämättä yhdistetä tiettyihin paikkoihin yleiskaavan tarkkuudella. Yleiskaavaan yhdistettynä SUMP-suunnitelman tavoitteet ja toimenpiteet voitaisiin konkretisoida osaksi maankäyttöä.

Yleiskaavan paikka suomalaisessa suunnittelujärjestelmässä on tämän tutkimuksen laadintahetkellä huomattavasti selkeämpi kuin SUMP-suunnitelman. Maankäyttö- ja rakennuslaki velvoittaa kuntia laatimaan yleiskaavoja ja ohjaa niiden toteutustapaa. Yleiskaava voi olla oikeusvaikutteinen. Yleiskaavassa voidaan antaa Maankäyttö- ja rakennuslain (Finlex1999a 41§ ja 42§) mukaan ohjeita ja määräyksiä, joita on noudatettava yleiskaava-aluetta suunniteltaessa, rakennettaessa tai muuten käytettäessä. SUMP-suunnitelmalla ei vielä ole selkeää paikkaa suomalaisessa suunnittelujärjestelmässä eikä siinä tehtyjä päätöksiä vahvisteta lailla. Yleiskaavaan yhdistettynä SUMP-suunnitelman päätöksistä saataisiin oikeusvaikutteisia.

3.2 Tavoitteena kestävä kehitys

Sekä SUMP-konseptissa että yleiskaavoituksen tavoitteissa ”kestävyydellä” on merkittävä rooli. Yleiskaava noudattaa Suomen maankäyttö- ja rakennuslakia, jonka yleiseen tavoitteeseen kuuluu edistää ekologisesti, taloudellisesti, sosiaalisesti ja kulttuurisesti kestävää kehitystä. (Finlex 1999a, 1§). Yleiskaavoitusta ohjaavana tekijänä kestävä kehitys vaikuttaa sekä suunnitelman sisältöön että menettelytapoihin. (Salmi 2006 s.12) Euroopan komission SUMP- suunnitelmien ohjeistuksessa huomautetaan että, kaupunkiliikennesuunnittelua voidaan kutsua ”kestäväksi” vain, kun taloudelliset, sosiaaliset ja ympäristölliset näkökulmat on otettu huomioon (Euroopan komissio 2014 s.17).

Yleisesti termillä ”kestävä kehitys” tarkoitetaan maailmanlaajuisesti, alueellisesti ja paikallisesti tapahtuvaa jatkuvaa ja ohjattua muutosta, jonka päämääränä on turvata hyvät elämisen mahdollisuudet nykyisille ja tuleville sukupolville. Periaatteena on, että ympäristö, ihminen ja talous otetaan tasavertaisesti huomioon päätöksenteossa ja toiminnassa. (Kestavakehitys.fi 2016)

Kestävää kehitystä tarkastellaan ekologisen, taloudellisen ja sosiaalikulttuurillisen kestävyuden näkökulmista (Tekes 2012 s.33). **Ekologisesti kestävä kehitys** pyrkii säilyttämään biologisen monimuotoisuuden ja ekosysteemin toimivuuden sekä sopeuttamaan ihmisen taloudellisen ja aineellisen toiminnan pitkällä aikavälillä luonnon kestokykyyn (Kestavakehitys.fi 2016). Tärkeitä teemoja ovat mm. ilmaston muutoksen hidastaminen, kestävä energian ja luonnonvarojen käyttö, ympäristökuormitusten sopeuttaminen luonnon sietokykyyn sekä kestävä materiaalitalous (Salmi 2006 s.33). **Taloudellisesti kestävä kehitys** on sisällöltään ja laadultaan tasapainoista kasvua, joka ei perustu pitkällä aikavälillä velkaantumiseen tai varantojen hävittämiseen (Kestavakehitys.fi 2016). **Sosiaalisesti kestävä kehitys** pyrkimyksenä on taata hyvinvoinnin edellytysten siirtyminen sukupolvelta toiselle (Kestavakehitys.fi 2016). Salmen (2006) mukaan sosiaalisesti kestävä kehitys

kuuluvat ihmisten perustarpeiden tyydytys, terveydellisten olojen edistäminen, hyvinvoinnin tasapuolinen jakautuminen, yhteiskunnallisesti oikeudenmukaisen kehityksen edistäminen sekä mahdollisuudet osallistua omaa elinympäristöä koskevaan päätöksentekoon. Sosiaalisen kestävyys tavoitteita ovat yhdyskunnan hyvä toimivuus ja arjen sujuminen, eri väestöryhmien tasapuoliset toimintamahdollisuudet, elinympäristön taloudellisuus ja terveellisyys sekä ympäristöhaittojen ja -riskien puuttuminen. **Kulttuurillisesti kestävä kehitys** kannalta on Salmen (2006) mukaan tärkeää, että elinympäristöstä muodostetaan tasapainoinen kaikkien väestöryhmien kannalta, tarjotaan monipuolisia toimintamahdollisuuksia, annetaan yhteisön jäsenille mahdollisuudet kehittää elinympäristöään, huomioidaan paikallinen kulttuuri-identiteetti ja ominaispiirteet suunnitteluratkaisuissa, vaalitaan kulttuuriympäristöjä ja tuotetaan uusia laadukkaita kulttuurikerrostumia. Kulttuurisen kestävyys tavoitteita ovat elinympäristön viihtyisyys ja virikkeisyys eri väestöryhmien kannalta, alueen omaleimaisuus sekä kulttuuriympäristön säilyminen ja historiallinen kerroksellisuus.

Ympäristöministeriön julkaisussa (2006 s.11) on analysoitu kestävyys merkitystä liikenteessä. Analyysi on esitetty kuvassa 13. Ympäristöministeriön (2006) mukaan taloudellinen kestävyys merkitsee liikenteessä korkeaa laatua, luotettavuutta, saavutettavuutta ja sujuvuutta. Sosiaalinen kestävyys merkitsee tasapuolisuutta, turvallisuutta, esteettömyyttä, ihmisläheisyyttä ja terveellisyttä. Ekologinen kestävyys merkitsee luonto- ja kulttuuriarvojen kunnioitusta, energian, tilan ja luonnonarvojen säästämistä, meluttomuutta sekä puhdasta ilmaa ja vettä.



Kuva 13. Kestävyys merkitys liikenteessä (Ympäristöministeriö 2006 s.11).

Maankäyttö on avainasemassa kestävän kehityksen tavoitteiden saavuttamisessa, sillä maankäytön ratkaisut vaikuttavat elinympäristöön pitkään. Yhdyskunnista ei tule kestäviä, jos maankäytön suunnittelussa tehtävät isot ratkaisut eivät tue ekologisen, sosiaalisen ja taloudellisen kestävyys tavoitteita. (Tekes 2012 s.5) Salmen (2006 s.39) mukaan yleispiirteisellä kaavatasolla voidaan vaikuttaa ekologisen kestävyys kehityksen tekijöihin pitkäkestoisesti maankäytön ja liikenteen ratkaisulla. Yleiskaavoituksessa ekologisesti kestävä kehitys voidaan edistää:

- rakentamalla ja ylläpitämällä yhdyskunta uusiutumattomia luonnonvaroja säästeliäästi käyttäen ja olemassa olevaa rakennetta hyödyntäen,
- järjestämällä infrastruktuuri ympäristön ja luonnonvarojen kannalta kestävästi (esim. hulevesien käsittely),
- vähentämällä ympäristöhaittoja ja ehkäisemällä ympäristön pilaantumista,
- säilyttämällä luonnon arvot ja käyttämällä luonnon varoja kestävällä tavalla sekä
- sijoittamalla ympäristötoimet siten, että toiminnasta aiheutuvat päästöt ja muut ympäristöhaitat ovat mahdollisimman vähäiset.

Taloudellisesti kestävä kehitys voidaan ekologisen kehityksen tapaan edistää hyödyntämällä ja uusiokäyttämällä olemassa olevia rakennuksia ja rakenteita. Muita keinoja Salmen (2006 s.41) mukaan ovat:

- yhdyskunnan rakentamis- ja käyttökustannusten minimointi,
- infrastruktuurin rakentaminen ja käyttö taloudellisesti kestävällä tavalla sekä
- valitsemalla elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä tukevat ratkaisut.

Tekesin (2012 s.15) mukaan sosiaalisen ja kulttuurillisen kehityksen tavoitteet jäävät helposti kaavoituksessa abstraktimmalle tasolle kuin ekologiset ja taloudelliset tavoitteet. Sosiaalinen kestävyys mielletään yleistä hyvinvointia ja elinympäristön laatua korostavaksi tavoitteeksi vailla määriteltyjä toteutustapoja ja asetettujen tavoitteiden seurantaa. Asukkaillekin sosiaalinen kestävyys on usein vieras käsite. Kun asukkailta kysytään asumistyytyväisyyden tekijöitä, esiin kuitenkin usein nousee juuri sosiaalisen kestävyys tekijöitä. Tällaisia tekijöitä ovat esimerkiksi paikkaan juurtuminen, paikan henki, turvallisuuden tunne, tunne kuulumisesta yhteisöön sekä osallistumisen ja vaikuttamisen mahdollisuudet.

3.3 Osallistaminen ja yhteistyö

Kaikenlainen vuorovaikuttaminen on tärkeä osa sekä yleiskaavoitusta että SUMP-ohjelmaa. Molempien suunnitelmien laatimisessa korostuu tiedottaminen ja työskentely sidosryhmien/ osallisten kanssa sekä viranomaisten keskinäinen yhteistyö yli alojen, kuntarajojen ja hallinnon tasojen. Sidosryhmyön vaiheiden ja yhteistyöryhmien samankaltaisuutta kannattaa hyödyntää. SUMP-ohjelmassa käytetään yleensä termiä ”sidosryhmä” ja kaavoituksessa puhutaan ”osallisista”.

Osallisilla tarkoitetaan maanomistajia sekä niitä, joiden asumiseen, työntekoon ja muihin oloihin kaava saattaa huomattavasti vaikuttaa sekä viranomaisia ja yhteisöjä, joiden toimialaa suunnittelussa

käsitellään (Finlex 1999a, MRL 62). **Maanomistajia** ovat mm. tontinomistajat, taloyhtiöt, maatalousyrittäjät ja yritykset. **Muita osallisia** ovat ulkoilijat, virkistyskäyttäjät, alueella toimivat yritykset ja laitokset sekä niiden työntekijät. Osallisiksi määritettäviä viranomaisia ovat esimerkiksi kunnan omat hallintokunnat, valtion sektoriviranomaiset, maakuntien liitot ja naapurikunnat. (Ympäristöministeriö 2007 s.13)

Sidosryhmällä tarkoitetaan yksittäistä henkilöä, ryhmää tai organisaatiota, jolla on mahdollisuus vaikuttaa projektin kulkuun tai toteutukseen (Luukkonen & Rantala 2015 s.12). Luukkonen & Rantala (2015) esittävät sidosryhmille kaksi luokittelutapaa. Sidosryhmiä voidaan jaotella niiden merkittävyyden mukaan ensisijaisiin, sidosryhmiin, päätoimijoihin ja välikäsiin. Ensisijaisia sidosryhmiä ovat ne henkilöt tai tahot, joihin suunnitelma vaikuttaa positiivisesti tai negatiivisesti. Päätoimijoita ovat henkilöt tai tahot, joilla on valtaa tai asiantuntemusta. Välikäsiä ovat ne henkilöt tai tahot, joilla on vaikutusta päätösten toimeenpanoon tai muuten jokin intressi asiaan. Välikäsiä voivat olla esimerkiksi liikenneoperaattorit, yhdistykset tai media. Sidosryhmät voidaan myös jaotella hallitukseen ja muihin viranomaisiin, elinkeinoelämään, yhteisöihin ja muihin. Hallitus ja viranomaiset -ryhmään kuuluvat mm. Euroopan Unioni, Liikenne- ja viestintäministeriö, aluehallinto, paikallishallinto, päätöksentekijät ja kehyskunnat. Elinkeinoelämä- ryhmään kuuluvat mm. suurimmat työnantajat, yritykset ja liikenneoperaattorit. Yhteisöitä ovat esimerkiksi ympäristöjärjestöt, ammattiyhdistykset, kuntalaiset, media sekä kävely- ja pyöräilyjärjestöt. Muita tahoja ovat mm. tutkimuslaitokset ja yliopistot.

Sidosryhmätyöskentely on ajansaatossa monipuolistunut yksipuolisesta tiedottamisesta yhteiseen tekemiseen. Muutoksen taustalla Suomen kaavatyössä ovat olleet kansalaisten lisääntynyt kiinnostus elinympäristöönsä ja sitä koskevaa suunnittelua kohtaan, kuntien halu kehittää kaavoituskäytäntöjään ja lainsäädännön kehittyminen (Ympäristöministeriö 2007 s.7). Koko Euroopassa on ollut yleisenä kehitystrendinä, että asukkaat, alueellinen hallinto sekä viranomaiset ovat entistä aktiivisempia ja ottavat enemmän kantaa liikenneasioihin (Weiste & Soininen 2010 s.62). Luukkonen & Rantala (2015 s.12) ovat tutkineet sidosryhmätyöskentelyä yleisesti ja SUMP-ohjelman näkökulmasta. Heidän mukaansa 1990-luvulla sidosryhmille lähinnä tiedotettiin suunnitelmista tiedotusilloissa, mediatiedotteissa, mainoksissa, paikallistelevisiossa ja internet-sivustoilla. 2000-luvulla tiedottamisen lisäksi alettiin myös kysyä ideoita ja kommentteja asukkailta. Yleisiä työskentelytapoja olivat kuulemistilaisuudet, keskustelukahvilat, työpajat, keskustelu- ja ideointiryhmät sekä sosiaalisen median käyttö. 2010-luvuilla suunnittelua on alettu tekemään tiiviimmässä yhteistyössä sidosryhmien kanssa. Työskentelymenetelmänä ovat esimerkiksi pienet sidosryhmätyöryhmät eri teemoille. Kaupunki toimii tilaisuuksissa fasilitaattorina, ei ohjaajana.

Monipuolinen sidosryhmätyöskentely tekee suunnittelusta laadukkaampaa ja uskottavampaa. (Luukkonen & Rantala 2015 s.15) Sidosryhmätyössä pyritään tavoittamaan mahdollisimman monia ja monenlaisia yksiköitä ja ryhmiä. Siksi kannattaa järjestää monenlaisia osallistumismahdollisuuksia: pienen ja suuren mittakaavan tapahtumia, kasvotusten ja internetissä sekä tietyille ryhmille suunnattuja ja avoimia tilaisuuksia. (Euroopan komissio 2016a s.24) Käytössä on laaja valikoima erilaisia osallistamismenetelmiä. Ympäristöministeriön (2007) mukaan yleisesti käytetyt osallistamismenetelmät voidaan jaotella tiedottamiseen, tiedonhankintaan, vuoropuheluun ja yhteistyötä palveleviin menetel-

miin. **Tiedottaminen** ja tiedonhankinta ovat yksisuuntaisia ja välillisiä viestintäkeinoja. Tiedottamiskanavia ovat esimerkiksi ilmoitus/kuulutus, kirje, tiedote, esite, kaavan nähtävillä pitäminen, näyttely, lehdistötiedote, tiedotustilaisuus ja internet. **Tiedonhankinnalla** voidaan saada asiantuntijatietoa kunnan ja valtion viranomaisilta sekä kokemuksellista tietoa asukkailta ja muilta ympäristön käyttäjiltä. Tiedonhankintamenetelmiä ovat palautelomake, kysely, palaute ja kysely internetissä, haastattelu sekä lausunto. **Vuoropuhelumenetelmät** sen sijaan aikaansaavat välitöntä ja monitahoista vuorovaikutusta. Menetelmällä tarjotaan osallisille mahdollisuus keskusteluun kaavan laatijoiden ja toisten osallisten kanssa. Vuoropuhelumenetelmiä ovat yleisötilaisuus, suunnitteluvastaanotto ja näyttelypäivystys, tulevaisuusverstaas, suunnittelupaja, kävelykierros, mielikuvakartta, tarrakartta, internetin keskusteluryhmä, seminaari ja paneelikeskustelu sekä kokousvierailu. **Yhteisömenetelmille** on ominaista toistuva ja edustuksellinen vuoropuhelu. Yhteistyömenetelmiä ovat yhteistyöryhmä, neuvottelu ja alueellinen yhteistyö.

Sidosryhmätyöskentelystä on havaittu olevan suunnitelman laadinnan kannalta paljon hyötyä. Suunnitelman laatijat saavat kaupunkilaisilta tietoa ja mielipiteitä kaupungissa elämisestä, olemassa olevista arjen ongelmista, tarpeista ja arvoista sekä ideoita kaupungin kehittämiseen. Kokemusperäinen tieto täydentää selvityksiin perustuvaa asiantuntijatietoa. Kaupunkilaisten näkökulmasta sidosryhmätyöskentely tekee suunnittelusta ja päätöksenteosta avoimempaa, reilumpaa ja ymmärrettävämpää. Kun suunnitelman laadintaan on päässyt osallistumaan, on helpompi kokea suunnitelma omakseen ja hyväksyä lopputulos, vaikka se ei olisikaan kaikilta osin omien toiveiden mukainen. Myös kaupungin suunnitelmia ja päätöksentekoa on helpompi ymmärtää, kun niihin vaikuttavista tekijöistä on tiedotettu ja keskusteltu avoimesti. Sidosryhmätyöskentelyn ansiosta suunnitelman hyväksyminen ja toteuttaminen sujuvat sulavammin, koska erimielisyyksistä on jo keskusteltu suunnittelun alkuvaiheissa ja suunnitelmalle on jo olemassa laaja hyväksyntä. Yleisesti sidosryhmätyö parantaa päätöksenteon laadukkuutta. (Euroopan komissio 2016a s.9-10, Ympäristöministeriö 2007 s.11)

Sekä yleiskaavan että SUMP-ohjelman laadintaan kuuluu sidosryhmätyöskentelyn suunnittelu. Yleiskaavoituksen aloitusvaiheessa laaditaan osallistumis- ja arviointisuunnitelma OAS, jossa mm. esitellään perustiedot kaavahankkeesta, suunnitellaan käytettävät vuorovaikutusmenettelyt ja vaikutusten arviointi sekä määritellään, miten suunnittelu, vuorovaikutus ja vaikutusten arviointi liittyvät toisiinsa. Vuorovaikutusmenettelyjen suunnitteluun kuuluvat osallisten tunnistaminen, tiedotustapojen ja osallistamismenetelmien valinta, viranomaisyhteistyön suunnittelu sekä palautteen antamisen suunnittelu. (Ympäristöministeriö 2007 s.36) Vastaavasti SUMP-ohjelman valmisteluvaiheessa laaditaan osallistumissuunnitelma, joka Euroopan komission (2016a s.19) mukaan sisältää:

- kuvailun sidosryhmätyön laajuudesta ja työskentelyn tavoitteista
- esittelyn SUMP-suunnitelman laadintaprosessista ja sidosryhmätyön suhteesta siihen
- listan ryhmistä, jotka voisivat olla kiinnostuneita osallistumaan sidosryhmätyöskentelyyn
- analyysin osallistujien intresseistä ja mahdollisista konflikteista
- suunnitelman työnjaosta ja sidosryhmätyöskentelyn ohjauksesta
- suunnitelman sidosryhmätyöskentelyn dokumentoinnista ja palautteen hyödyntämisestä päätöksenteossa
- määrittelyn mittareista, joilla sidosryhmätyöskentelyn tehokkuutta voidaan arvioida.

3.3.1 Sidosryhmätyöskentely yleiskaavoituksessa

Kaavatyöhön on kuulunut enenemissä määrin vuorovaikutusta kansalaisten kanssa 1980-luvulta alkaen. Kaavoituksessa parannettiin kuntalaisten tiedonsaantia vuonna 1990 ottamalla käyttöön vuosittaiset kaavoituskatsaukset. Samassa yhteydessä maanomistajien lisäksi muillekin kunnan jäsenille annettiin oikeus muistutusten tekemiseen. Maankäyttö- ja rakennuslaissa vuonna 2000 ohjattiin yksipuolisesta kuulemisesta osallistavaan vuorovaikutukseen. Maankäyttö- ja rakennuslain mukaan (Finlex 1999a, 62§) *suunnittelun lähtökohdista, tavoitteista ja mahdollisista kaavavaihtoehtoista tulee tiedottaa niin, että osallisilla on mahdollisuus osallistua kaavan valmisteluun, arvioida kaavoituksen vaikutuksia ja lausua kirjallisesti tai suullisesti mielipiteensä*. Tavoitteena on turvata jokaisen osallistumismahdollisuus asioiden valmisteluun, suunnittelun laatu ja vuorovaikutteisuus, asiantuntemuksen monipuolisuus sekä avoin tiedottaminen käsiteltävänä olevissa asioissa. Tiedonsaantia kaavoituksesta parannettiin ottamalla käyttöön mm. vireilletulosta ilmoittaminen ja osallistumis- ja arviointisuunnitelma OAS. (Ympäristöministeriö 2007 s.7)

Kaavoituksen eri vaiheissa tulee maankäyttö ja rakennuslain (MRL 62§, 63§, 65§, 67§) mukaan järjestää monenlaista tiedottamista:

- kaavan vireilletulosta ilmoittaminen,
- tilaisuus mielipiteen esittämiseen,
- kaavaehdotuksen asettaminen nähtäväksi,
- ilmoittaminen kaavan hyväksymisestä ja voimaantulosta sekä
- kaavoituskatsauksen laatiminen.

Ympäristöministeriö (2007 s. 18-22) on eritellyt yleiskaavoitukseen liittyvää osallistamista ja päätöksentekoa. Ajatus on tiivistetty taulukkoon 14.

Suunnittelu	Osallistuminen	Päätöksenteko
ALOITUSVAIHE		
Kaavoitustarpeen arviointi	Aloite kaavan laatimisesta tai muuttamisesta Keskustelu kaavoitustapeesta	Päätös kaavan laatimisesta
Suunnittelun ohjelmointi Alustavat tavoitteet Selvitystarpeet, aluerajaus Vaikutusarviointien laajuus		
Osallistumis- ja arviointisuunnitelma (OAS) valmistuu	Ilmoitus vireilletulosta OAS:sta tiedottaminen Tavoite- ja arvokeskustelua Viranomaisneuvottelu (tarvittaessa). Pidetään ennen kaavaluonnoksen asettamista nähtäville.	Osallistumis- ja arviointisuunnitelman käsittely
VALMISTELUVAIHE		
Tavoitteiden tarkentaminen Perusselvitysten laadinta ja täydentäminen Kaavaratkaisun periaatteet ja mahdolliset vaihtoehdot Vaikutusten arviointi Vaihtoehtojen vertailu	Osallistumistilaisuuksia ja viranomaisyhteistyötä kaavan merkittävyyden mukaan → Palaute vaihtoehdoista	Kehitettävän vaihtoehdon valinta
Kaavaluonnos valmistuu	Kaavaluonnos ja muu kaava-aineisto nähtävillä → Mielipiteet (ja lausunnot)	Kaavaluonnoksen asettaminen nähtäville
Palautteen käsittely Kaavaehdotuksen laadinta	Osallistumistilaisuuksia ja viranomaisyhteistyötä tarpeen mukaan	
EHDOTUSVAIHE		
Kaavaehdotus valmistuu	Kaavaehdotus nähtävillä → Muistutukset → Lausunnot	Kaavaehdotuksen asettaminen nähtäville
Yhteenvedo muistutuksista ja lausunnoista Muutosehdotukset	Viranomaisneuvottelu (tarvittaessa) Vastaus muistutusten tekijöille pyydettäessä	
Kaavaehdotuksen tarkistaminen		Tarvittaessa uudelleen nähtäville
HYVÄKSYMISVAIHE		
	Ilmoittaminen kaavan hyväksymisestä (Muutoksenhaku) (Alueellisen ympäristökeskuksen oikaisukehotus) Kuulutus kaavan voimaantulosta	Kaavan hyväksyminen (Tuomioistuimen ratkaisu)

Kuva 14. Osallistuminen ja päätöksenteko yleiskaavoituksessa (Ympäristöministeriö 2007 s. 18).

Kaavan aloitusvaiheeseen kuuluvat ilmoitus vireilletulosta ja osallistumis- ja arviointisuunnitelman (OAS) laatiminen. Vireilletulosta ilmoittamisen yhteydessä osallisille annetaan mahdollisuus saada tietoja kaavoituksen lähtökohdista ja osallistumis- ja arviointimenettelyistä. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa esitetään suunnitelma kaavaan liittyvistä osallistumismenettelyistä. Kaavan aloitusvaiheessa voidaan keskustella kaavoitustarpeesta sekä kaavoituksen tavoitteista ja arvoista. Ennen kaavaluonnoksen nähtäville asettamista järjestetään tarvittaessa viranomaisneuvottelu.

Valmisteluvaiheessa järjestetään osallistumistilaisuuksia ja viranomaisyhteistyötä kaavan merkittävyyden mukaan. Osallisille voidaan antaa mahdollisuus kommentoida kaavavaihtoehtoja. Kaavaluonnoksen valmistuttua se asetetaan julkisesti nähtäville ja annetaan mahdollisuus jättää luonnoksesta mielipiteitä ja lausuntoja. Tilaisuus mielipiteen esittämiseen voidaan järjestää asettamalla kaavan valmisteluaineisto nähtäville ja antamalla aikaa esittää mielipide kirjallisesti tai suullisesti, järjestämällä erityinen kaavaa koskeva tilaisuus tai muulla sopivaksi katsottavalla tavalla. (Ympäristöministeriö 2007)

Ehdotusvaiheessa kunnan tulee asettaa yleiskaavaehdotus julkisesti nähtäville vähintään 30 päivän ajaksi valmisteluprosessin päätteeksi, ennen kaavan hyväksymistä. Nähtävillä olon aikana kuntalaisilla ja osallisilla on oikeus esittää mielipiteensä eli tehdä muistutus. (Ympäristöministeriö 2007)

Hyväksymisvaiheessa ilmoitetaan kaavan hyväksymisestä. Kaavan hyväksymisen jälkeen alkaa valitusajka, jonka päätyttyä kaava tulee voimaan. Kunnan tulee lisäksi vähintään kerran vuodessa laatia kaavoituskatsaus, jossa esitellään kunnassa ja maakunnanliitossa vireillä olevia ja lähiaikoina vireille tulevia kaava-asioita. (Ympäristöministeriö 2007)

3.3.2 Sidosryhmätyöskentely SUMP-ohjelmassa

Sidosryhmätyöskentely on tärkeä osa SUMP-konseptia. Euroopan komission (2016 a s.16) mukaan SUMP-prosessissa ei ole tarkasti määritelty, milloin ja kuinka osallistaminen tulee järjestää. Ihanteellisin vaihtoehto on ottaa kaupunkilaiset aktiivisesti kehittämään kaikkia SUMP-suunnitelman pääelementtejä eli kehittämisen periaatteita, visiota, tavoitteita ja toimenpidepaketteja. Vähintään suunnitteluviranomaisten tulee keskustella pääelementeistä sidosryhmien edustajien kanssa ja tarjota muille sidosryhmien jäsenille mahdollisuus antaa palautetta. Käytännössä on tilanteita, jossa kaupunkilaiset ja sidosryhmät kutsutaan ensimmäisen kerran kommentoimaan vasta, kun liikkumissuunnitelma on jo julkaistu. Näin myöhäisessä vaiheessa tehdyssä sidosryhmätyössä saadun palauteen perusteella ei kuitenkaan ole enää mahdollista muuttaa suunnitelman pääelementtejä. Kuvaan 15 on koottu Euroopan komission ohjeistuksesta (2016a) SUMP-ohjelman laatimisvaiheisiin kuuluvia sidosryhmätyön ja osallistamisen tehtäviä.



Kuva 15. Sidosryhmätyö osana SUMP-suunnitelman laadintaa (mukaillen Euroopan komissio 2016a s.15).

Suomessa aiempien strategioiden ja suunnitelmien päivittäminen SUMP-suunnitelmaksi vaatii usein juuri laajempaa ja monipuolisempaa sidosryhmätyötä (Motiva 2016). Luukkosen & Rantala (2015) ovat perehtyneet SUMP-prosessiin erityisesti sidosryhmätyöskentelyn näkökulmasta. Heidän mielestään yksi SUMP-ohjelman haastavimmista osista on hyväksyä prosessin aikataulun pituus ja omaksua sidosryhmätyöskentelyn vaatima laajuus ja syvyys. SUMP-ohjelman periaatteita ei vastaa kiirehtien tehty suunnitelma tai suunnitelma, jossa sidosryhmätyö on vain muodollisessa osassa. Oleellista on sen sijaan aidosti ja vilpittömästi ymmärtää sidosryhmätyön ja osallistamisen arvo ja merkitys. Sidosryhmätyöskentely ei ole millekään osapuolelle palkitsevaa, jos siihen suhtaudutaan pakollisena välietappina tai keinona pitää eri tahot tyytyväisinä, kun samanaikaisesti vie läpi omia ajatuksia.

Luukkosen & Rantalan (2015 s.13) mukaan on hyvä ja suositeltavakin vaihtoehto käyttää sidosryhmätyön fasilitoinnissa ulkopuolista asiantuntija-apua. Fasilitaattori voi toimia esimerkiksi sidosryhmätyöpajoissa työpajan vetäjänä. Tällöin kaikki osallistujat saavat kokemusta työpajojen kulusta ja pitämisestä eikä kontaktin ottaminen kuntalaisiin ja muihin sidosryhmiin tunnu enää niin haastavalta. Tutkijat eivät kuitenkaan suosittele koko ohjelman laatimisen ulkoistamista. Kaupungin on helpompi sitoutua ohjelman toteuttamiseen, kun kaupunki on itse laatinut SUMP-ohjelman. SUMP-ohjelmassa on pitkälti kyse juuri omien toimintatapojen muutoksesta kohti kokonaisvaltaisempaa ajattelua sekä yhteistyöstä eri toimialojen kanssa.

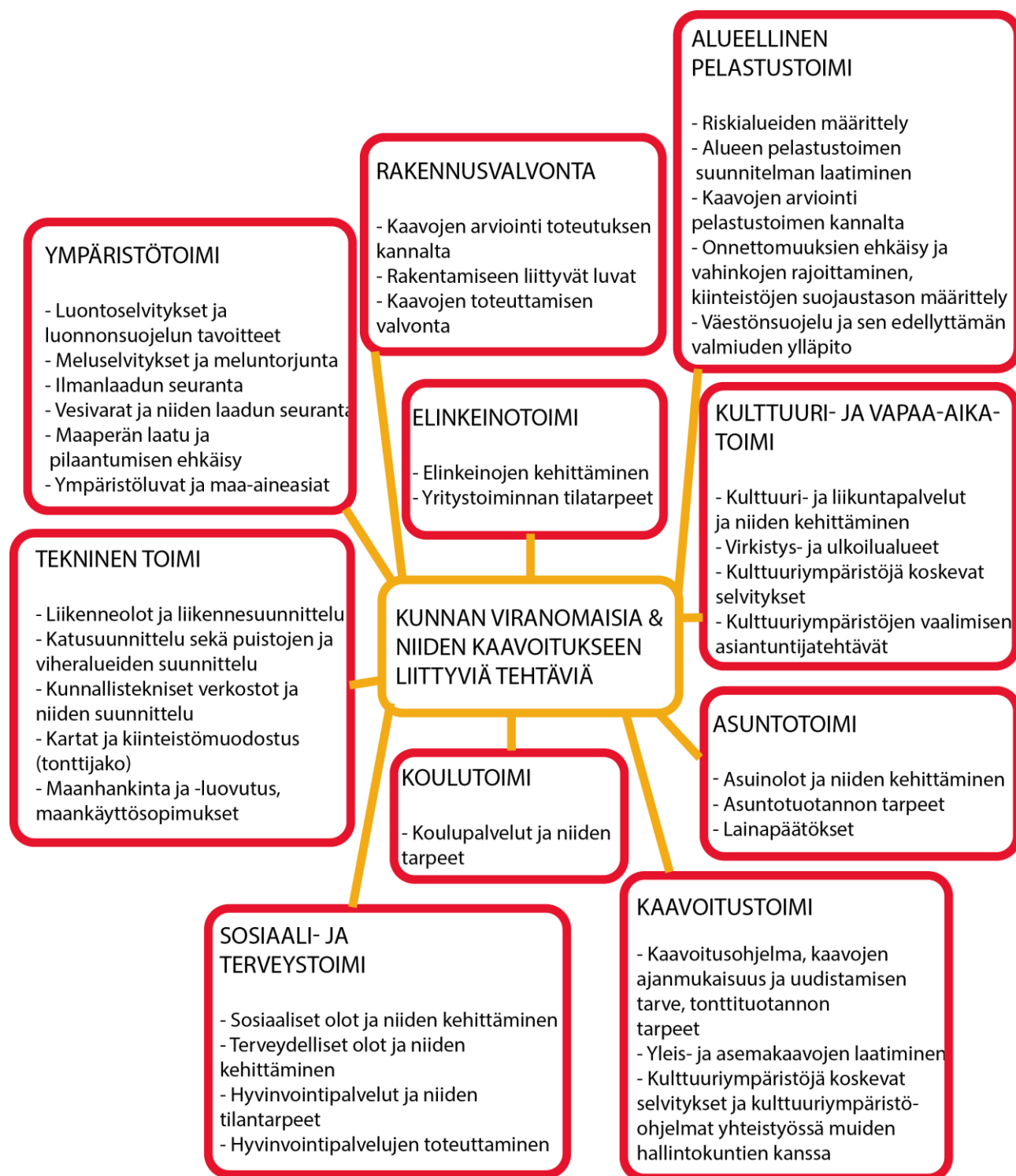
3.3.3 Yhteistyö viranomaisten välillä

Yleiskaavoituksessa ja SUMP-ohjelmassa korostuu poikkihallinnollinen yhteistyö eri tahojen välillä. Molempien suunnitelmien laadinnassa kannustetaan hyödyntämään paikallistason osaamista monipuolisesti.

Ympäristöministeriön (2007 s.39) ohjeistuksen mukaan hyvän ja laadukkaan yleiskaavan toteuttaminen vaatii yhteistyötä eri tahojen kesken. Kunnan oma asiantuntemus tulee hyödyntää ottamalla laaja joukko mukaan kaavan laadintaan. Sopivia yhteistyökumppaneita kaavoitustoimelle ovat mm. asuntotoimi, elinkeinotoimi, koulutoimi, kulttuuri- ja vapaa-aikatoimi, sosiaali- ja terveystoimi, tekninen toimi ja ympäristötoimi. Näiden yhteistyökumppaneiden kaavoitukseen liittyviä tehtäviä on listattu kuvassa 16. Ohjeistuksen mukaan yhteistyön muodot riippuvat kunnan ja sen organisaation koosta. Yhteistyötä tarvitaan kaavojen valmistelussa:

- selvitysten laatimisessa,
- kaavan tavoitteiden määrittelyssä,
- kaavaratkaisujen ja sen mahdollisten vaihtoehtojen suunnittelussa ja
- kaavaratkaisujen vaikutusten arvioinnissa.

Kaavan edellytysten luomisessa yhteistyö on tarpeen esimerkiksi maapolitiikassa ja kaavojen toteuttamisessa. Kunnan hallintokuntien lisäksi tärkeitä yhteistyökumppaneita ovat maakuntamuseo ja alueellinen pelastustoimi. (Ympäristöministeriö 2007 s.39)



Kuva 16. Kunnan viranomaisia ja niiden kaavoitukseen liittyviä tehtäviä (mukaillen Ympäristöministeriö 2007 s.40)

SUMP-suunnitelman laadinnassa ja toteutuksessa tehdään monenlaista yhteistyötä. Euroopan komissio (2016c) on laatinut erillisen oppaan institutionaalisesta yhteistyöstä SUMP-ohjelman laadinnassa. Oppaassa määritellään ”instituutio” organisaatioksi, joka on perustettu uskonnollisiin, koulutuksellisiin, ammatillisiin tai sosiaalisiin tarkoituksiin. SUMP-ohjelman laadinnassa tulee oppaan mukaan tehdä neljänlaista yhteistyötä: vertikaalista, horisontaalista, spatiaalista ja poikkitieteellistä. **Vertikaalista yhteistyötä** tekevät sellaiset organisaatiot, joilla on selkeä keskinäinen hierarkia. Esimerkiksi paikallisten viranomaisten, alueellisten viranomaisten ja kansallisten viranomaisten välillä on vertikaalinen sidos. **Horisontaalista yhteistyötä** tekevät keskenään tasaveroiset organisaatiot, joiden välillä ei ole hierarkiaa. Esimerkiksi paikallisen viranomaisen suhde yksityisiin operaattoreihin on horisontaalinen. **Spatiaalista yhteistyötä** voivat tehdä samalla (toiminnallisella) alueella toimivat organisaatiot. Esimerkiksi paikallisen viranomaisen suhde naapurikunnan viranomaisiin on spatiaalinen. **Poikkitieteellistä yhteistyötä** voivat tehdä organisaatiot ja ihmiset, jotka tulevat eri taustoilta ja tietävät erilaisia asioita. Esimerkiksi kaupungin eri osastojen viranomaiset voivat tehdä keskenään poikkitieteellistä yhteistyötä. Euroopan komissio (2013 s.4) listasi suoraviivaisemmin, että SUMP-ohjelma laadintaan osallistuvat paikallistasolla liikenneosaston lisäksi myös muut SUMP-ohjelmaan liittyvät alat mm. maankäyttö- ja aluesuunnittelu, yhteiskunnalliset palvelut, energia, terveys, koulutus ja poliisityö. Lisäksi tietoja vaihdetaan tiiviisti eri hallinnon tasojen kesken sekä naapurikuntien asianmukaisten viranomaisten välillä.

Euroopan komissio (2014 s.33) tunnistaa nykyisen kaupunkiliikenteen suunnittelun ongelmaksi yhteistyön puutteen eri organisaatioiden välillä. Yhteistyön lisääminen nähdään suurena haasteena kestävän liikkumisen suunnittelulle, mutta myös tärkeänä alkuna kehitykselle ja innovaatioille. Myös Luukkonen & Rantala (2015 s.27) toteavat, että kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman laatiminen edellyttää usein muutoksia yhteistyötavoissa kaupungin sisällä. Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman laatimisessa ei voi keskittyä vain omasta toimialasta huolehtimiseen, vaan tulee osata huomioida myös muut toimialat. Tutkijoiden mukaan tulevaisuuden trendinä saattaa olla kaupunkiorganisaation uudistaminen siten, että eri toimialat työskentelevät tiiviimmin yhdessä. Esimerkkejä tällaisesta kehityksestä ovat Lund ja Delfin kaupunki. Delfissä kaupunkisuunnitteluja tehdään alueellisissa tiimeissä, joihin kuuluu liikenteen ja maankäytön suunnittelijoita, asiantuntijoita ympäristötoimialalta sekä säädösten ja rahoitusten asiantuntijoita. Euroopan komissio (2016c s.10) on listannut yhteistyön tekemisestä koituvia hyötyjä. Listauksen mukaan aikaansaadaan seuraavat hyödyt:

- Yhteistyö tuo SUMP-suunnitelmalle lisäarvoa, tietoa, taitoa ja näkemyksiä. Suunnitelman laadinnassa osataan huomioida asioita monipuolisemmin ja saadaan aikaan tehokkaampia suunnitelmia.
- Yhteistyö tekee SUMP-suunnitelmasta hyväksyttävämmän sidosryhmien ja muun yleisön silmissä. Mukana olleet sidosryhmien edustajat todennäköisesti kannattavat suunnitelmaa. Lisäksi ihmiset, joiden etuja mukana olleet kansanedustajat ovat ajaneet, luultavasti myös kannattavat suunnitelmaa.

- Yhteistyön ansiosta suunnitelman toteuttamiseen on mahdollista saada lisärahoitusta eri aloilta. Esimerkiksi ympäristöjärjestöt voivat olla kiinnostuneita rahoittamaan SUMP-ohjelmaan kuuluvien toimenpiteiden toteutusta, mikäli keskeisenä tavoitteena on hiilidioksidipäästöjen vähentäminen.
- Yhteistyötä tekemällä saadaan koottua yhteen ja hallittua kokonaisvaltaisemmin paikallisia liikenneverkostoja ja infrastruktuuria.

Usein mietitään, mitä tahoja kannattaisi ottaa mukaan yhteistyöhön. Euroopan komissio (2016c) on tutkinut aihetta tarkemmin. Tutkimuksen perusteella tarvitaan:

1. Kykyä saada poliittista tukea
2. Asiantuntemusta liikenneverkoista ja liikenteen palveluista
3. Teknistä taitoa SUMP-ohjelman laatimiseen
4. Kykyä saada julkista tukea ja ymmärtää kaupunkilaisten tarpeita.

Euroopan komission (2016c) mukaan SUMP-ohjelma tarvitsee tuekseen poliittisia tahoja, jotka varmistavat suunnitelman toteutuksen ja rahoituksen. Tahojen valinnassa tulee pitää mielessä suunnitelman pitkä aikajänne ja muuttuvat tilanteet. Poliittista tukea SUMP-ohjelmalle antavat usein jotkut seuraavista:

- suunniteltavan kaupungin johtaja,
- kaupunginvaltuuston edustajat (myös edustajia oppositiosta),
- naapurikaupunkien johtajat ja valtuutetut,
- seudulliset, alueelliset tai kansalliset johtajat
- poliittiset puolueet.

SUMP-ohjelman tarkoituksena on vaikuttaa liikenneverkkoihin ja -palveluihin, joten ohjelman laatimisessa tarvitaan asiantuntemusta niistä. Euroopan komission (2016c) mukaan asiantuntijat varmistavat, että suunnitelma sisältää toimivan liikennejärjestelmän. Asiantuntijoiden mukana olo myös edistää liikenneverkkoihin vaikuttavien toimenpiteiden hyvää toteutusta. Liikenneverkon ja liikenteen palveluiden asiantuntijoista SUMP-ohjelman laatimiseen osallistuvat usein jotkut seuraavista tahoista:

- joukkoliikenneyhtiöt (kunnalliset ja alueelliset)
- liikenneinfrastruktuurin omistajat
- kansalliset rautatieyhtiöt (parkkialueet, asemat)
- satamaviranomaiset (mikäli asiaankuuluva)
- lentokentän edustajat (mikäli asiaankuuluva).

SUMP-ohjelman laatiminen ja toteutus on pitkä ja monimutkainen prosessi, jonka aikana tarvitaan monenlaista osaamista. Euroopan komission (2016c) mukaan SUMP-ohjelman laadinnassa tarvitaan asiantuntemusta, taitoja ja osaamista analysoida dataa ja tietoja. Liikennesektorin lisäksi tarvitaan

ymmärrystä myös muista läheisistä aloista, kuten maankäytöstä, ympäristöstä ja energiasta. SUMP-ohjelman teknisen toteutuksen laadun varmistavat usein jotkut seuraavista:

- asiaankuuluvat kaupungin osastot (maankäyttö, talous, ympäristö, terveys, turismi, vapaa-aika)
- tutkijat
- yliopistot
- pätevät yritykset.

SUMP-ohjelman tarvitsee myös sidosryhmien tukea. Euroopan komission (2016c) mukaan tarvitaan tietoa ja ymmärrystä kansalaisten ja sidosryhmien edustajien ongelmista ja potentiaalisista ratkaisuista. Usein sidosryhmiä ei voida ottaa suoraan mukaan yhteistyöhön vaan heitä edustaa julkinen henkilö, jolla on takanaan kansalaisten tuki. Tällainen taho voi olla joku seuraavista:

- poliisilaitos
- viestintäosasto
- kaupungin asiamies/sovittelija
- koulutuksen edustaja (koulujen synnyttämät liikennevirrat).

3.4 Seuranta, arviointi ja päivittäminen

Yleiskaavaan ja SUMP-ohjelmaan liittyy säännöllinen seuranta, vaikutusten arviointi sekä tulevaisuuden skenaarioiden laatiminen. Molempia suunnitelmia tulee myös päivittää säännöllisesti.

Sekä yleiskaavassa että SUMP-ohjelmassa seuranta ja arviointia suunnitellaan etukäteen yksityiskohtaisesti. SUMP-ohjelmassa laaditaan seuranta- ja arviointisuunnitelma, joka voi olla osana SUMP-suunnitelmaa tai erillinen dokumentti. Suunnitelmassa kuvaillaan lähtötilanne, SUMP-suunnitelmat tavoitteet, seuranta- ja arviointimenetelmät, vastuut, aikataulut, sidosryhmien osallistaminen, seurantaan ja arviointiin liittyvät mittarit ja mitattavat päämäärät, tarvittavat resurssit sekä menetelmät, joilla data analysoidaan, arvioidaan ja esitetään. Suunnittelun avulla pyritään varaamaan seurannalle ja arvioinnille riittävästi resursseja, jotta datan keruu olisi tehosta ja projektin hallinta sujuvaa. (Euroopan komissio 2016b) Kaavoituksessa vaikutusten arviointia suunnitellaan osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa. Suunnitelmassa määritetään mm. arvioitavat vaikutukset, vaikutusalue, vaikutusten arviointimenetelmät ja osallistuminen vaikutusten arviointiin. (Ympäristöministeriö 2007 s.36)

Yleiskaavoitukseen kuuluvat seuranta ja vaikutusten arviointi. Maankäyttö- ja rakennusasetuksen (Finlex 1999b, 2§) mukaan kunnan tulee huolehtia kaavoitus- ja rakennustoimen hoidon edellyttämästä alueiden käytön, rakentamisen ja rakennetun ympäristön sekä kulttuuri- ja luonnonympäristön tilan ja kehityksen seurannasta alueellaan. Yleiskaavaprosessin moneen vaiheeseen kuuluu jollakin tapaa vaikutusten arviointi: aloitusvaiheessa määritellään vaikutusarviontien laajuus, valmisteluvaiheessa arvioidaan eri kaavavaihtoehtojen vaikutuksia ja ehdotusvaiheessa päivitetään vaikutusten ar-

viointia (Ympäristöministeriö 2007 s.18, Salmi 2006 s. 64). Vaikutusten arvioinnissa arvioidaan, millaisia vaikutuksia kaavaratkaisu tulee aikaansaamaan (Salmi 2006 s.12). Maankäyttö- ja rakennusasetuksessa (Finlex 1999b, 1§) määritellään, että *kaavan vaikutuksia selvitetessä arvioidaan suunnitelman toteuttamisen aiheuttamat merkittävät välittömät ja välilliset vaikutukset ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön, maa- ja kallioperään, veteen, ilmaan ja ilmastoon, kasvi- ja eläinlajeihin, luonnon monimuotoisuuteen ja luonnonvaroihin, alue- ja yhdyskuntarakenteeseen, yhdyskunta- ja energiatalouteen sekä liikenteeseen, kaupunkikuvaan, maisemaan, kulttuuriperintöön ja rakennettuun ympäristöön sekä elinkeinoelämän toimivan kilpailun kehittymiseen.*

SUMP-prosessissa seuranta ja arviointi ovat tärkeässä osassa. Seuranta tehdään säännöllisin väliajoin suunnitelman laadinnan ja toteutuksen aikana. Kun seurataan johdonmukaisesti ennalta määritettyjä mittareita, pysytään selvillä siitä, missä mennään ja saavutetaanko asetetut tavoitteet. Mahdolliset esteet ja ongelmat voidaan tunnistaa seurannan ansiosta ja tilannetta voidaan parantaa jo toteutuksen aikana. Arviointi suoritetaan yleensä vasta prosessin päätteeksi. Arvioinnissa tarkastellaan järjestelmällisesti ja objektiivisesti meneillään olevaa tai valmistunutta suunnitelmaa, politiikkaa tai toimenpidettä sekä suunnitelman valmistelua, toteutusta ja tuloksia. Tarkoituksena on arvioida suunnitelman onnistuneisuutta sekä määritettyjen tavoitteiden toteutumista. (Euroopan komissio 2016b s.8)

Euroopan komission (2016b s.10) laatimassa seuranta ja arviointia käsittelevässä SUMP-oppaassa listataan arvioinnista ja seurannasta saatavia hyötyjä. Oppaan mukaan arviointi ja seuranta lisäävät prosessin tehokkuutta ja laadukkuutta monelta osin:

- SUMP-suunnitelmasta ja valituista toimenpiteistä tulee laadukkaampia ja toimenpiteiden toteutuksesta tulee tehokkaampaa
- Seuranta ja arviointi yhdistävät mitattavat tavoitteet toimenpiteiden toteutukseen ja niiden vaikutuksiin.
- Resurssien käyttöä voidaan optimoida seurannan ja arvioinnin ansiosta
- Seurannan ja arvioinnin tuloksista muodostuu kokemusperäinen tietopohja, jota voidaan hyödyntää tulevaisuudessa mm. keskustelussa sidosryhmien ja päätöstentekijöiden kanssa
- Tietojen avulla voidaan havainnollistaa suunnitelman ja toimenpiteiden vaikutuksia
- Seurannan ja arvioinnin avulla voidaan analysoida ja arvioida koko SUMP-prosessin onnistuneisuutta.

3.5 Yleiskaavan ja SUMP:in vaiheiden yhteydet

Prosessinomaisuus on yksi yleiskaavan ja SUMP-suunnitelman yhteisistä ominaispiirteistä. Luukkonen & Rantalan (2015 s.26) mukaan SUMP-suunnitelman ei ole tarkoitus tulla koskaan täysin valmiiksi, vaan suunnitelmaa tulee seurata ja päivittää säännöllisesti vastaamaan sen hetkistä tietämystä ja tarvetta. Päämääränä on määrätietoinen ja pitkäjänteinen kehittäminen, johon liittyy suunnitelman edelleen jalostaminen vuosien varrella opittujen asioiden pohjalta. Salmen (2006 s.9) mukaan myös yleiskaavoitus on erityisesti suurissa kaupungeissa prosessinomaista toimintaa, joka liittyy kunnan

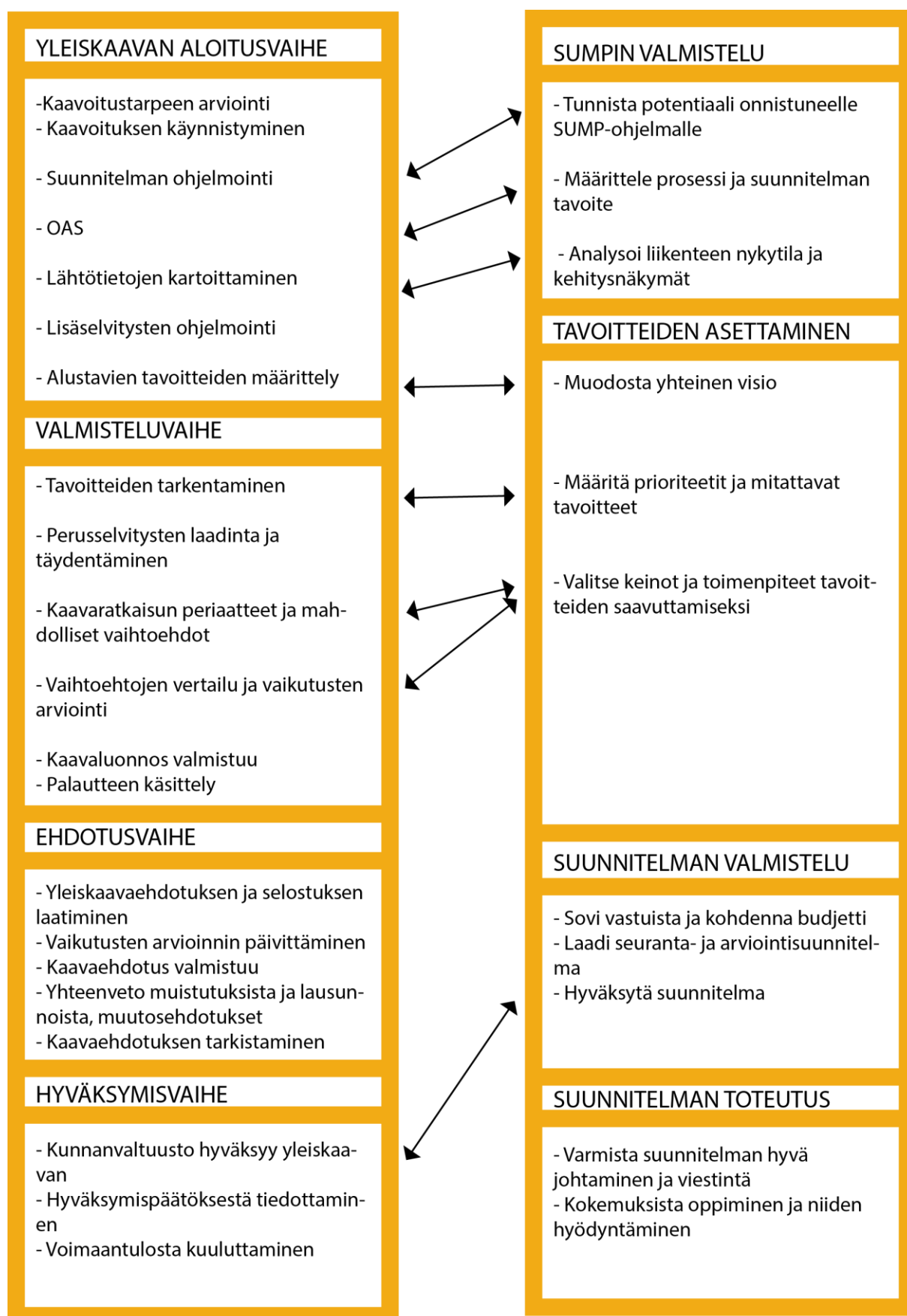
suunnitteluun ja strategioihin ja kytkeytyy valtuustokausiin. Yksittäiset yleiskaavaprojektit ja yleiskaavan muutokset nähdään prosessinomaisessa yleiskaavoituksessa vain välituotteina.

Yleiskaavaa ja SUMP-suunnitelmaa yhdistää suhteellisen pitkä ja tarkoin määritelty laatimisprosessi. Molemmat prosessit on jaettu neljään työvaiheeseen. SUMP-suunnitelman laadinnan vaiheet ovat valmistelu, tavoitteiden asettaminen, suunnitelman valmistelu ja suunnitelman toteutus. Yleiskaavoituksessa vaiheet ovat aloitus, valmistelu, ehdotusten laatiminen ja käsittely sekä hyväksyminen ja voimaantulo. Prosessien työvaiheet muistuttavat toisiaan myös sisällöllisesti. Työvaiheita ja sidosryhmätyöskentelytilaisuuksia olisi mahdollista yhdistää etenkin prosessien alussa. Yleiskaavan ja SUMP-ohjelman työvaiheiden yhteyksiä on kuvattu kuvassa 17.

Molempien ensimmäisessä vaiheessa (yleiskaavan aloitusvaihe ja SUMP:in valmistelu) arvioidaan tarvetta suunnitelman laatimiselle, määritellään prosessille tavoitteet, laaditaan suunnitelma osallistamisesta sekä arvioidaan kohteen nykytilaa tekemällä erilaisia selvityksiä.

Prosessien toisessa vaiheessa (yleiskaavan valmisteluvaihe ja SUMP:in tavoitteiden asettaminen) muodostetaan yhteinen visio, kehittämisen periaatteet ja tarkemmat tavoitteet sekä vertaillaan erilaisia vaihtoehtoja tavoitteiden saavuttamiseksi. Näiden vaiheiden yhdistäminen olisi kannattavaa molempien suunnitelmien kannalta, sillä sekä maankäytön suunnittelun että liikenteen vision ja kehittämisen periaatteiden sekä tavoitteiden tulisi olla kaupungissa yhtenäiset. Yhdistetyn prosessin ansiosta lopputuloksesta tulee laadukkaampi ja monipuolisempi sekä vältetään kaksinkertaiselta työltä.

Prosessien viimeiset vaiheet (yleiskaavan ehdotusvaihe ja hyväksymisvaihe sekä SUMP:in suunnitelman valmistelu ja toteutus) keskittyvät suunnitelman kirjaamiseen, hienosäätämiseen ja hyväksyttämiseen. Yleiskaavaan hyväksymiseen liittyy monimutkaisempia käytäntöjä, kuten kaavan nähtäville jättäminen, muistutuksien ja lausuntojen esittäminen sekä mahdollisuus valittaa hyväksytystä kaavasta ennen kaavan voimaantuloa. SUMP-prosessissakin on kuitenkin suositeltavaa antaa kaupunkilaisille ja sidosryhmille mahdollisuus suunnitelmaehdotuksen kommentointiin ennen sen hyväksymistä. SUMP-prosessin viimeiset vaiheet keskittyvät yleiskaavaa enemmän toteutusvaiheeseen mm. laaditaan seuranta- ja arviointisuunnitelma sekä varmistetaan suunnitelman hyvä toteutus.



Kuva 17. Yleiskaavaprosessin ja SUMP-prosessin vaiheiden yhteydet

3.5.1 SUMP:in osa-alueet osana yleiskaavoitusta

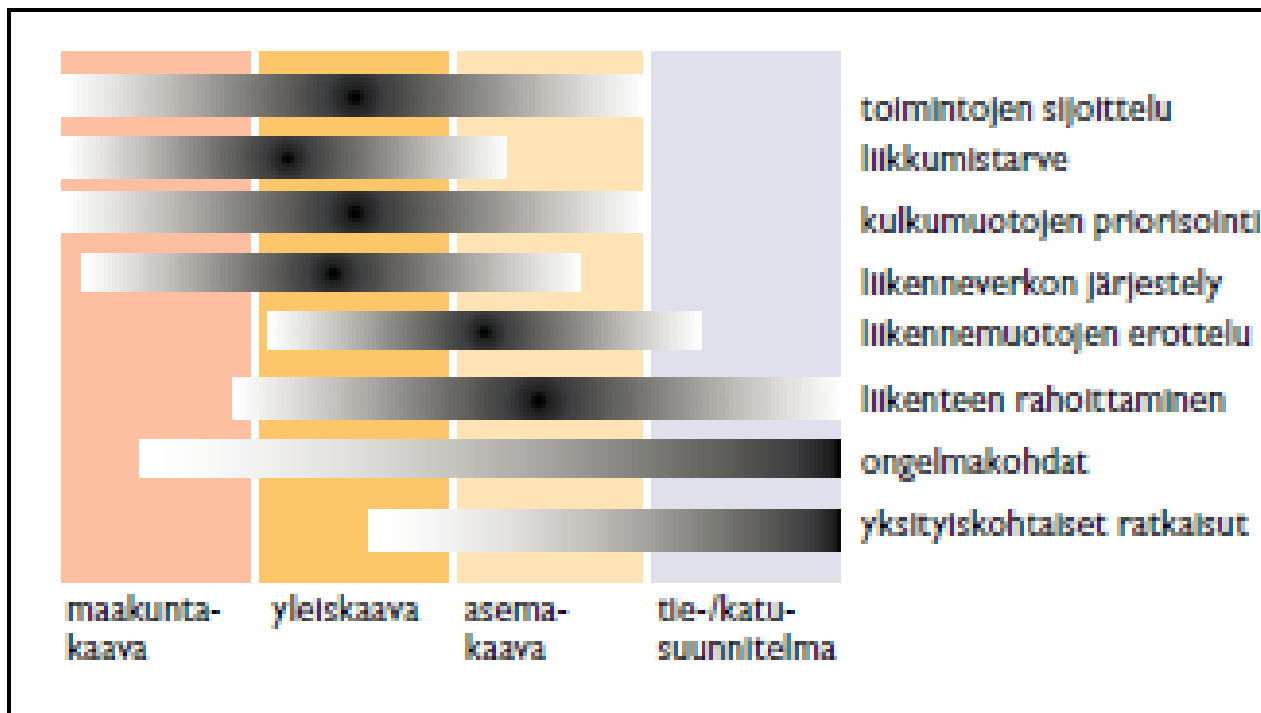
Yleiskaavassa käsitellään muiden osa-alueiden lisäksi myös liikennettä ja liikkumista. Suurin osa SUMP-ohjelmaan liittyvistä aihepiireistä tulee käsiteltä yleiskaavasunnittelussa. Liikennesuunnittelun yhdistämistä kaavoitukseen ja sen vaiheisiin on jo aiemmin tutkittu jalankulun ja pyöräilyn, joukkoliikenteen sekä liikenneturvallisuuden näkökulmista. Vaarala on tutkinut diplomityössään kävelyä ja pyöräilyä kaavoituksessa ja Joensuu on tutkinut diplomityössään joukkoliikenteen ja maankäytön suunnittelun integrointia kaupunkiseudulla. Ympäristöministeriö on laatinut ohjeistuksen liikenneturvallisuuden huomioimisesta kaavoituksessa.

Jokaisessa tutkimuksessa todetaan, että kaavoitusvaiheessa tehdään liikenteen kannalta oleellisia ratkaisuja. Vaaralan (2011) mukaan kaavoitus on tärkein suunnitteluvaihe, kun halutaan muodostaa kävelylle ja pyöräilylle hyvä yhdyskunta- ja palveluverkko. Joensuu (2011) taas toteaa, että maankäytöllä voidaan vaikuttaa merkittävästi joukkoliikenteen järjestämismahdollisuuksiin ja luoda edellytykset yhteiskunnan kannalta taloudelliselle joukkoliikenteen hoidolle. Ympäristöministeriön (2006) tutkimuksessa todetaan, että jokaisella kaavatasolla voidaan vaikuttaa liikenneturvallisuuteen. Maankäytön ja liikenteen suunnittelu luo edellytyksiä turvalliselle liikkumiselle ja siten ennaltaehkäisee monenlaisia vaaratilanteita.

Vaaralan (2011) mukaan kaavoitus on tärkeä suunnitteluvaihe, sillä kaavoituksessa tehdyt ratkaisut ovat pitkäaikaisia ja vaikuttavat moneen liikenteen kannalta olennaiseen tekijään:

- alueen synnyttämään liikenteen määrään,
- liikenteen suuntautumiseen,
- liikenneturvallisuuteen sekä
- liikennemuotojen asemaan ja keskinäiseen työnjakoon.

Kaavoituksessa varataan alueet eri käyttötarkoituksiin, ratkaistaan toimintojen määrä ja sijainti sekä varataan alueet toimintoja yhdistävälle liikenneverkolle (Joensuu 2011 s.38). Toimintojen sijoittaminen vaikuttaa liikenteen määrään ja suuntautumiseen sekä liikenneyhteyksien sijaintiin ja palvelutason. Näin ollen kaavoituksessa määräytyy kulkumuotojen asema ja keskinäinen työnjako. (Ojala & Pursula 1994 s.82) Suunnittelu vaikuttaa siis ratkaisevasti siihen, missä, millä välineellä ja kuinka paljon ihmiset liikkuvat ja tavaroita kuljetetaan (Ympäristöministeriö 2006 s.9). Kuvassa 18 on eritelty, millä kaavatasoilla määräytyvät toimintojen sijoittelu, liikkumistarve, kulkumuotojen priorisointi ja muut liikenteen kannalta merkittävät ratkaisut.



Kuva 18. Tärkeiden liikenteellisten valintojen sijoittuminen eri kaavatasoille (Ympäristöministeriö 2006 s. 28).

Vaaralan (2011 s.17) mukaan kävelyn ja pyöräilyn kannalta parasta olisi aloittaa niiden huomioiminen mahdollisemman aikaisessa vaiheessa. Mitä ylemmällä kaavatasolla huomioiminen aloitetaan, sitä varmemmin kävelyn ja pyöräilyn tarpeet tunnistetaan, huomioidaan ja toteutetaan käytännössä. Yleis- ja maakuntakaavat ovat Vaaralan mukaan liikennejärjestelmän kannalta keskeisimmät kaavatasot. Yleiskaava on myös joukkoliikenteen ja liikenneturvallisuuden kannalta merkittävä kaavataso, sillä yleiskaavassa luodaan perusteet yhdyskunnan liikennejärjestelmälle (Ojala & Pursula 1994 s.82, Ympäristöministeriö 2006 s.25). Juuri yleiskaavatasolla päätetään toimintojen sijoittamisesta, yhteyksien järjestämisestä ja rakenteen sovittamisesta olemassa olevaan ympäristöön (Ympäristöministeriö 2006 s.25).

Kävelyn ja pyöräilyn kannalta merkittäviä yleiskaavassa tehtäviä päätöksiä ovat asutuksen, työpaikkojen ja arjen palvelujen sijoittaminen, kävelyn ja pyöräilyn pääliikenneverkon määrittäminen sekä jalankulun, pyöräilyn ja joukkoliikenteen vyöhykkeiden määrittäminen. (Vaarala 2011 s.32)

Joensuun (2011 s.39) mukaan kaikilla maankäytön ratkaisuilla on vaikutusta **joukkoliikenteen** vuoromääriin, matka-aikaan ja taloudellisuuteen. Joukkoliikenteen hoito on sitä edullisempaa, mitä suurempi ja nopeampi joukkoliikenteen reitistä saadaan (Saarlo et al. 1995 s.28). Joukkoliikennettä koskeva yleiskaavataso päätöksiä ovat joukkoliikenteen väylä- ja terminaalivaraukset (Ojala & Pursula 1994 s.82).

Liikenneturvallisuuden kannalta maankäytön ratkaisuilla on vaikutusta kahteen keskeiseen tekijään: onnettomuuksille altistumiseen sekä onnettomuuksien todennäköisyyteen ja vakavuuteen. Onnettomuuksille altistuminen on suoraan verrannollinen liikennesuoritteeseen eli siihen, kuinka paljon

liikkuu. Liikkumisympäristö ja sen laadukkuus puolestaan vaikuttavat onnettomuuksien todennäköisyyteen ja vakavuuteen. Yleiskaavatasolla on tärkeätä ratkaista toimintojen sijoittelun periaatteet, hajarakentamisen ohjaus, liikenneverkon jäsentely sekä maankäytön ja liikennejärjestelmän toteutusjärjestys. Toimintojen sijoittelulla voidaan minimoida liikkumisen tarve sekä ohjata liikenne turvalisille reiteille. Esimerkiksi teollisuus ja työpaikat sijoitetaan niin, että raskas liikenne voidaan ohjata pääväylille. Sen sijaan kouluja, hoitolaitoksia ja päivittäispalveluja ei sijoiteta vilkasliikenteisten väylien varsille. (Ympäristöministeriö 2006)

Vaarala (2011), Joensuu (2011) ja Ympäristöministeriö (2006) ovat tutkineet liikenteen teemojen huomioimista yleiskaavoitusprosessin eri vaiheissa. Ajatusta selkeyttävät kuvat 19, 20 ja 21. Yleiskaavan aloitusvaiheessa laaditaan osallistumis- ja arviointisuunnitelma (OAS), arvioidaan kaavan vaikutuksia, asetetaan tavoitteet sekä laaditaan työohjelma ja aikataulu (Ympäristöministeriö 2006 s.48). Aloitusvaiheessa tulee liikenteen kannalta selvittää mm. kävelyn ja pyöräilyn, joukkoliikenteen ja liikenneturvallisuuden nykytilanne sekä asettaa tavoitteet niiden kehittämiseksi (Vaarala 2011 s.52, Joensuu 2011 s.84, Ympäristöministeriö 2006 s.48). Joensuu (2011) kehottaa myös ottamaan selvää joukkoliikenteeseen liittyvistä voimassa olevista suunnitelmista ja huomioimaan joukkoliikenne vaikutusten arvioinnissa. Ympäristöministeriön (2006) mukaan aloitusvaiheessa tulee myös tunnistaa liikenteen ja liikenneturvallisuuden kannalta keskeiset osalliset sekä käynnistää lisäselvitysten tekeminen tarvittaessa.

Yleiskaavan valmisteluvaiheessa tarkennetaan kaavan laatimisen tavoitteita, tehdään suunnitteluun liittyviä selvityksiä, muodostetaan kaavavaihtoehdot ja arvioidaan niiden vaikutukset sekä laaditaan kaavaluonnos (Ympäristöministeriö 2006 s.48). Joukkoliikenteen suhteen valmisteluvaiheessa määritetään joukkoliikennejärjestelmän tavoitetila, tehdään mahdollisesti joukkoliikenteeseen liittyviä lisäselvityksiä ja täydennetään lähtötietoja. (Joensuu 2011) Liikenneturvallisuuden kannalta valmisteluvaiheen tärkein vaihe on kaavan rakennemallien ja vaihtoehtojen tarkastelu, jossa rakennemallien liikenteellisiä vaikutuksia voidaan laskea (Ympäristöministeriö 2006). Myös joukkoliikenteen roolia kaavavaihtoehdoissa tarkastellaan ja arvioidaan joukkoliikenteen näkökulmasta. Valmisteluvaiheen luonnosvaiheessa arvioidaan jokaisen linjan talous- ja toimintaedellytyksiä sekä alueiden palvelutasoa ja mitoitusta joukkoliikennejärjestelmän kannalta. (Joensuu 2011) Kävelyn ja pyöräilyn näkökulma otetaan huomioon kaavavaihtoehtojen muodostamisessa sekä vaihtoehtojen vaikutusten arvioinnissa (Vaarala 2011).

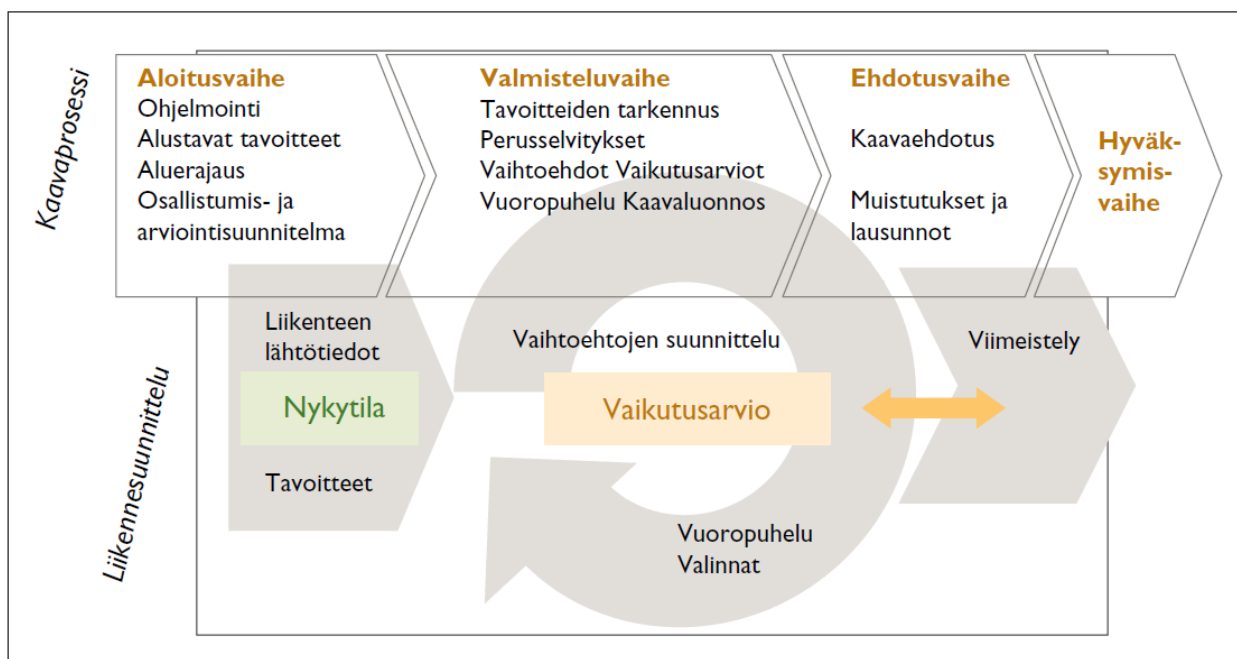
Yleiskaavan ehdotusvaiheessa laaditaan kaavaehdotus sekä vastataan mahdollisiin muistutuksiin ja lausuntoihin. Ehdotusvaiheen jälkeen kaava hyväksytään. (Ympäristöministeriö 2006) Liikenteen kannalta ehdotusvaiheessa tarkistetaan, onko lausuntojen ja muistutusten perusteella tehdyillä muutoksilla vaikutuksia mm. liikenneturvallisuuteen tai kävelyyn ja pyöräilyyn (Ympäristöministeriö 2006 s.48, Vaarala 2011). Liikenneturvallisuuden kannalta tärkeät näkökulmat on hyvä myös sisällyttää kaavan dokumentointiin, kaavakartalle ja kaavaselostukseen. (Ympäristöministeriö 2006 s.48)



Kuva 19. Kävelyn ja pyöräilyn suunnittelu osana yleiskaavaprosessia (Vaarala 2011 s.52).



Kuva 20. Joukkoliikenteen suunnittelu osana yleiskaavaprosessia (Joensuu 2011 s.84).



Kuva 21. Liikenneturvallisuuden edistäminen osana yleiskaavaprosessia (Ympäristöministeriö 2006 s.49).

3.5.2 SUMP:in harvemmin käsitellyt osa-alueet

Suurin osa SUMP-ohjelman sisältövaatimuksesta käsitellään suomalaisissa liikennesuunnitelmissa ja yleiskaavoissa. Vähemmälle käsittelylle jäävät liikkumisen ohjaus, älyliikenne ja kaupunkilogistiikka. Motivan (2016) julkaisun mukaan olemassa olevissa suomalaisissa suunnitelmissa olisi kehitettävää juuri eri kulkumuotojen integroinnin, älyliikenteen ja liikenteen palveluiden huomioimisessa. Tässä luvussa esitellään lyhyesti näitä teemoja ja niiden hyödyntämismahdollisuuksia.

LIKKUMISEN OHJAUS

Maankäytön suunnittelun ja infrastruktuurin rakentamisen ohella liikkumisen ohjaus on yksi keino vaikuttaa liikkumisen määrään ja kulkutavan valintaan. Muihin keinoihin verrattuna liikkumisen ohjaus on tehokas, edullinen ja helposti hyväksyttävissä oleva vaikuttamisen keino. Liikkumisen ohjauksella (Mobility Management) tarkoitetaan viisaan liikkumisen edistämistä ”pehmeillä” keinoilla. (Motiva 2015) Tavoitteena on vähentää yksin omalla autolla ajamista ja lisätä ympäristön ja yhteiskunnan kannalta viisaita kulkumuotoja eli kävelyä, pyöräilyä, joukkoliikenteen käyttöä, autojen yhteiskäyttöä, kimpapakyytejä ja taloudellista ajotapaa (Liikennevirasto & Pyöräilykuntien verkosto 2016). Yleensä keinoina ovat viisaista liikkumismahdollisuuksista tiedottaminen, niiden markkinointi sekä liikkumisen palvelujen käyttäjälähtöinen koordinointi ja kehittäminen niin, että kestävien kulkutapojen käyttö ja yhdistäminen helpottuvat (Motiva 2015).

Motivan (2015) mukaan liikkumisen ohjaus on julkisen sektorin vastuulla, mutta ajatuksena on saada muutkin toimijat vaikuttamaan. Liikkumiseen voivat vaikuttaa liikennealan toimijoiden ja maankäytön suunnittelijoiden lisäksi myös työnantajat, harrastusseurat, rakennuttajat ja tapahtumien järjestäjät. Eri tahot voivat Motivan ohjata liikkumista esimerkiksi seuraavilla keinoilla:

- Työpaikat tai koulut voivat laatia liikkumissuunnitelmia
- Asumisen, palveluiden ja tapahtumien luokse tuodaan liikkumisen ratkaisuja
- Viisaan liikkumisen mahdollisuuksista viestitään uusille asukkaille, perheille, työpaikoille, opiskelijoille jne.
- Tarjotaan helposti saatavaa tietoa eri liikkumisvaihtoehdoista mm. reittioppaiden ja esitteiden avulla
- Tiedotetaan ja innostetaan kampanjoiden, kokeilujen ja valmennusten kautta mm. Liikkujan viikko.

LIKKUMINEN PALVELUNA

Liikkumisen palvelut ovat uusi lähestymistapa liikenteeseen ja ihmisten liikkumistarpeiden täyttämiseen. Enää ei tyydytä pelkän liikkumisen välineen tarjoamiseen. Liikkumisen palvelut pyrkivät liikkumisvälineen lisäksi tarjoamaan liikkujan tarpeita vastaavaa informaatiota sekä liikkumisvälineeseen liittyviä palveluita, jotka helpottavat liikkumista ja liittävät liikkumisen muihin liikkujien käyttämiin palveluihin. Liikkumisen palveluiden ei tarvitse sisältää älyteknologiaa, vaikka liikkumispalveluissa usein hyödynnetäänkin uutta teknologiaa. (Liikennevirasto & Pyöräilykuntien verkosto 2016)

ÄLYLIKENNE

Älykäs liikennejärjestelmä hyödyntää tieto- ja viestintäteknikkaa liikenteen toimivuuden parantamiseksi. Älyliikenteen avulla voidaan ohjata liikkujia sujuvaan, turvalliseen, taloudelliseen ja ympäristöystävälliseen liikkumiseen sekä suunnata yksilöiden valintoja ja liikennejärjestelmän kehitystä yhteiskunnan kannalta toivottuun suuntaan. (Trafi 2016) Käytännössä älyliikenne voi Trafin (2016) mukaan näkyä esimerkiksi seuraavissa:

- Liikkujalle jatkuvaa tietoa matkasta, kuljetuksesta ja niihin liittyvistä olosuhteista (esim. ajantasaiset liikennetietopalvelut ja liikenneturvallisuuteen liittyvät tiedot)
- Liikkuja voi suunnitella ja ennakoida liikkumistaan (esim. ovelta ovelle -reitinsuunnittelupalvelut)
- Tieto kulkee nopeasti häiriötilanteessa ja avunsaanti on tehokasta (esim. hätäpuhelujärjestelmä)
- Liikenneinfrastruktuuria ja liikenteen palveluita on mahdollista käyttää tehokkaammin
- Väyläkapasiteettia on mahdollista käyttää tehokkaammin
- Liikkuminen on sujuvampaa, turvallisempaa ja ympäristöystävällisempää
- Tarjoaa tehokkaita ratkaisuja liikkumisen ja kuljetusten tarpeisiin.

KAUPUNKILOGISTIIKKA

Keskusta-alueet ovat erityisen haasteellisia alueita logistiikan kannalta, koska kadut ovat usein kaapeita ja ruuhkaisia eikä vanhojen talojen kauppojen ja jätahuoneiden suunnittelussa olla huomioitu logistiikan sujuvuutta. Kaupunkilogistiikka (citylogistiikka) tarkoittaa kuljetusten tehostamista kau-

punkialueella pyrkien parantamaan tehokkuutta sekä vähentämään ruuhkautumista ja haitallisia ympäristövaikutuksia. (Logistiikan maailma 2016) Kaupunkilogistiikan kehittämisessä käytetään Logistiikan maailman (2016) mukaan esimerkiksi seuraavia toimenpiteitä:

- liikennevirtojen tehostaminen esim. kuljetusten ja reititysten suunnittelulla tai toimitusten yhteisvarastoinnilla ja -kuljetuksilla
- määritellään jakelulle ja lastaukselle aikarajoitukset
- määritetään rajoitukset kaupunkialueella käytettävälle kuljetuskalustolle
- määritetään päästönormit, joita alueella kulkeva kalusto ei saa ylittää
- kielletään tyhjäkäynti
- yhdistetään useiden eri toimittajien kuljetuksia yhteislastauskeskusten avulla
- hyödynnetään toimintaympäristön kapasiteetti paremmin käyttämällä parkkipaikkaa päivisin lastausalueena ja öisin asukkaiden käytössä
- maanalaisten jakelukeskusten ja tunnelien rakentaminen
- yhteistyö jakelukuljetuksissa alueen kauppojen tai ravintoloiden kesken
- älyliikenteen hyödyntäminen esim. ennakoivina tilannetietoina ruuhkista.

MATKAKETJUT

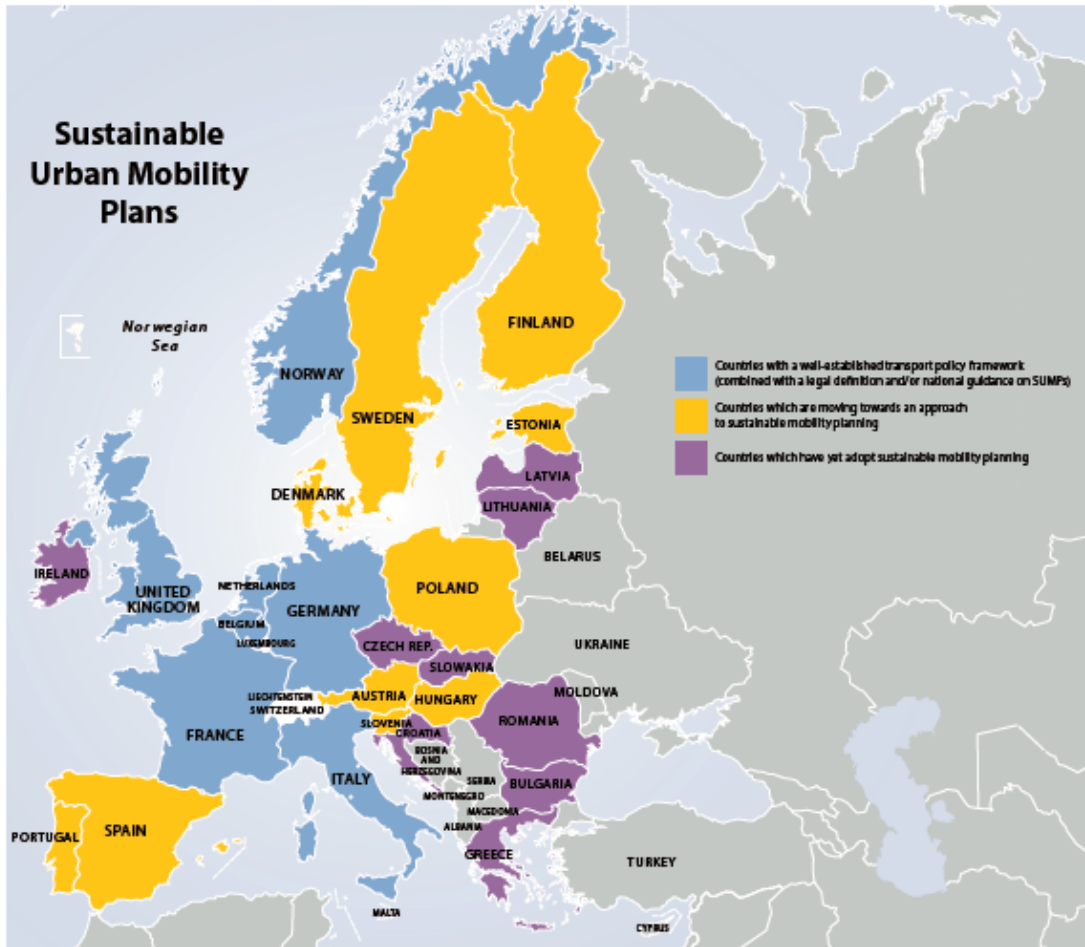
Matkaketju on usean peräkkäisen matkan muodostama ketju, joka tapahtuu sillä välillä, kun henkilö lähtee kotoa ja palaa taas kotiin (Verne 2015). Matkaketju voi muodostua esimerkiksi kävelystä kotoa joukkoliikennepysäkille, matkustamisesta joukkoliikennevälineellä, kävelystä joukkoliikennepysäkiltä työpaikalle, kävelystä työpaikalta pysäkille, matkustamisesta joukkoliikennevälineellä, kävelystä pysäkiltä kotiin.

4 ESIMERKKITAPAUKSIA

Monissa Euroopan maissa on jo olemassa vakiintuneet käytännöt SUMP-ohjelmien laatimisesta. SUMP-suunnitelmien edelläkävijämaita ovat Iso-Britannia ja Ranska, jotka ovat ensimmäisenä määritelleet laissa, että paikallisten viranomaisten on kehitettävä suunnitelma kestävästä liikkumisesta. Iso-Britannian kestävästä liikkumisesta suunnitelma on nimeltään Local Transport Plans (LTP) ja Ranskassa Plans de Déplacements Urbains (PDU). Muualla Euroopassa kestävästä liikenteen suunnitelmat ovat mukaan uusi tai kokeilematon konsepti. ELTISplus- hankkeen yhteydessä tarkasteltiin välillä kesäkuusta 2010 maaliskuun 2011 yli kolmenkymmenen eurooppalaisen maan tilannetta kestävien kaupunkiliikenteen suunnitelmien suhteen. (Rupprecht Consult 2012) Rupprecht Consultin (2012) julkaisussa maat jaoteltiin kolmeen luokkaan SUMP-tilanteen perusteella:

- maat, joilla on jo vakiintuneet käytännöt kestävästä liikkumisesta suunnittelusta
- maat, jotka ovat siirtymässä kohti kestävästä liikkumisesta suunnittelua
- maat, jotka eivät vielä ole omaksuneet kestävästä liikkumisesta suunnittelua.

ELTISplus-tarkastelussa Suomi sijoitettiin ryhmään, joka on siirtymässä kohti kestävästä liikkumisesta suunnittelua. Suomen kannattaa etsiä hyviä käytäntöjä jo pidemmälle edenneistä maista eli Ranskasta, Saksasta, Italiasta, Alankomaista, Norjasta, Belgiasta ja Iso-Britanniasta. Kiinnostavia verrokkeita ovat muut samassa kehitysvaiheessa olevat maat eli Itävalta, Tanska, Viro, Unkari, Puola, Portugali, Espanja, Slovenia ja Ruotsi. Luokittelu on esitetty kartalla kuvassa 22.



Kuva 22. Euroopan maiden jaottelu kolmeen luokkaan SUMP-tilanteen suhteen (Rupprecht Consult 2012 s.40).

Kun etsitään sopivaa malli- tai verrokkimaata SUMP-suunnitelmien laatimisesta ja suunnitelman yhdistämisestä kaavoitukseen, on huomioitava erilaiset laki- ja suunnittelujärjestelmät. Joensuun (2011 s.41) mukaan Euroopan unionilla ei ole maankäytön suunnittelua koskevaa lainsäädäntöä, vaan jäsenmaiden suunnittelujärjestelmät perustuvat kansalliseen lainsäädäntöön. Kansallinen lainsäädäntö ja päätöksentekojärjestelmä luovat omanalaisensa pohjan käytännön suunnittelutyölle ja – järjestelmälle. Newman ja Thorney (1996, s.44) ovat jaotelleet eurooppalaiset suunnittelujärjestelmät viiteen kategoriaan lakityylin, lakijärjestelmän historiallisen kehityksen, lakiajattelun ja ideologian sekä hallinnollisen systeemin perusteella. Kategoriat jäsenmaiden ovat seuraavat:

- *British* (Iso-Britannia, Irlanti)
- *Napoleonic* (Alankomaat, Belgia, Espanja, Italia, Kreikka, Luxemburg, Portugali ja Ranska)
- *Germanic* (Itävalta, Saksa, Sveitsi)
- *Scandinavian* (Norja, Ruotsi, Suomi, Tanska)
- *East European* (Albania, Bosnia, Bulgaria, Kroatia, Latvia, Liettua, Makedonia, Moldova, Puola, Romania, Slovakia, Slovenia, Tsekin tasavalta, Ukraina, Valkovenäjä, Venäjä, Viro).

Suomi kuuluu Newmanin ja Thorneyn luokittelun perusteella skandinaaviseen suunnittelujärjestelmään. Samankaltainen suunnittelujärjestelmä löytyy Norjasta, Ruotsista ja Tanskasta. Nämä maat ovat siis erityisen hyviä malli- tai verrokkimaita Suomelle. ELTISplus-kategorioinnin perusteella Norjassa on jo vakiintuneet käytännöt kestävien kaupunkiliikennesuunnitelmien laatimiseen. Ruotsissa ja Tanskassa ollaan siirtymässä kohti kestävästä kaupunkiliikennesuunnittelusta.

4.1 Ranska

Ranskassa SUMP-suunnitelmia muistuttavia PDU-suunnitelmia on tehty jo yli kolmekymmentä vuotta. PDU:n (Plan de déplacements urbains) puitteet luotiin kansainvälisen liikenteen laissa (Loti) vuonna 1982. Konseptia kehitettiin ja laajennettiin vuonna 1996, kun Ranskan ilmansuojelulaissa (Laure) määritettiin PDU-suunnitelmien laatiminen pakolliseksi yli 100 000 asukkaan kaupunkialueilla. (Certu 2012 s.1) Laissa määriteltiin, että kaupunkialueiden suunnittelun päätöksentekoprosessit ja kestävä kehitys periaatteet tulee yhdistää. Päämääräksi asetettiin kaupungin ilmansaasteiden ja CO₂-päästöjen pienentäminen, ruuhkien vähentäminen ja kestävä liikennejärjestelmän kehittäminen. (Rantala & Wallander 2012 s.43; Weiste & Soininen 2010 s.55)

Ranska on toinen SUMP-suunnitelmien esikuvamaista ja se luokiteltiin myös ELTISPlus-hankkeessa edistyneimpään ryhmään. Ranskan kaupunkialueilla on yhteensä noin 170 valmista tai tekeillä olevaa PDU-suunnitelmaa (Endurance 2016b). Monilla alueilla on käytössä jo kolmas 10-vuotinen PDU. Suurien kaupunkien hyvät kokemukset suunnitelmista ovat rohkaisseet myös monia keskisuuria kaupunkeja laatimaan omia suunnitelmia, vaikka laki ei niitä velvoitakaan laatimaan suunnitelmia (Certu 2013 s.1 ja s.7).

PDU-suunnitelmat ovat keskipitkän ja pitkän aikavälin suunnitteluasiakirjoja. Niissä esitetään toimenpiteitä seuraavalle viidelle vuodelle ja strategisempia, pidemmän aikavälin visioita 15 tai 20 vuodelle. PDU käsittää kaikki liikkumismuodot (henkilö- ja joukkoliikenne, moottorisoitu ja moottorisoimaton) ja sisältää periaatteet ihmisten ja tavaroiden liikkumiseen ja pysäköintiin. (Certu 2012) PDU:n tavoitteet ovat hyvin yksiselitteisiä ja ne on määritelty laissa. Laissa asetut yksitoista tavoitetta vastaavat pitkälti SUMP-konseptin tavoitteita ja koskevat mm. esteettömyyttä, liikenneturvallisuutta, autoliikenteen vähentämistä, joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn edistämistä, työmatkaliikenteen kehittämistä kestävämpään suuntaan, pysäköinnin kehittämistä, lippujärjestelmien ja hinnoittelun integroimista kokonaisuudeksi, sähkökäyttöisten autojen latausverkon laajentamista, kaupunkilogistiikkaa sekä pääväylien sujuvuuden parantamista. (Rantala & Wallander 2012 s.43) PDU ei kuitenkaan toimi ainoastaan liikkumisen suunnitteluvälineenä kaupunkialueella, vaan myös apuvälineenä aikataulutukseen ja rahoitukseen sekä välineenä keskusteluun erilaisten toimijoiden ja sidosryhmien välillä (Certu 2012 s.1).

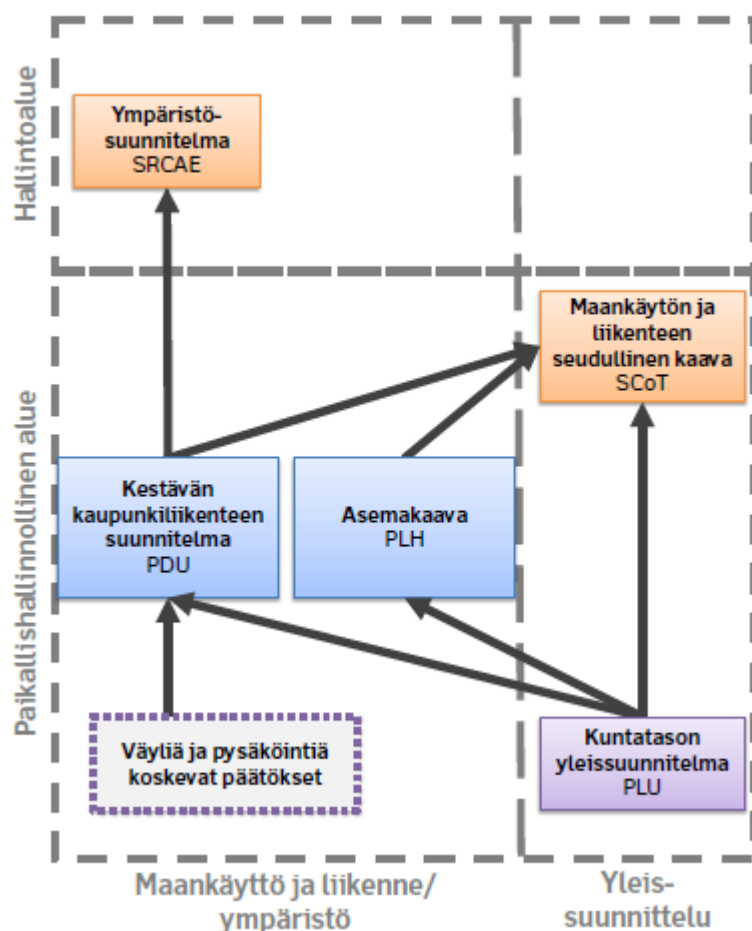
PDU-suunnitelman laadintaan kuuluu lähes samat vaiheet kuin SUMP-suunnitelman laadintaan. PDU-suunnitelman vaiheita ovat nykytilanteen kartoitus, tavoitteiden asettaminen, toimenpiteiden määrittäminen, luonnoksen laatiminen, julkisen tahon edustajien kuuleminen, asukkaiden ja järjestöjen kuuleminen, PDU:n hyväksyminen, toimenpiteiden toteuttaminen ja vaikutusten seuranta (Ran-

tala & Wallander 2012 s.47). Koko prosessi kestää tavallisesti 2-4 vuotta. Lisäksi laki velvoittaa arvioimaan PDU-suunnitelmaa viiden vuoden välein. Laissa ei kuitenkaan määritellä menetelmiä, joita arvioinnissa tulisi käyttää. Arvioinnissa keskitytään ensisijaisesti mittaamaan PDU:ssa esitettyjen toimenpiteiden toteutumista ja toimenpiteiden toteuttamisen vaikutuksia. (Certy 2012)

PDU-suunnitelmien laadinnasta ja toteuttamisesta vastaa lain mukaan AOTU (Urban Transport Authority). Laki velvoittaa ottamaan mukaan suunnitelman laatimiseen ja toteuttamiseen myös useita viranomaisia mm. valtion hallituksen jäseniä, alueiden ja osastojen edustajia, liikenneviranomaisia sekä tieverkon johtajia. Myös kaupunkilaisilla tulee olla mahdollisuus ilmaista mielipiteensä, kun PDU-luonnos on valmiina. (Certy 2012 s.4) Kaupunkilaisille on Cetrin (2012 s.4) mukaan tarjottu tilaisuuksia mielipiteen ilmaisemiseen järjestämällä mm.

- kaikille avoimia ”PDU-kahviloita”,
- kaupunkilaisten työpajoja, joissa noin 30 asukasta keskustelee PDU:sta,
- ”viisaiden miesten komitea”, jossa noin 15 asiantuntijaa määrittelee tärkeimmät kysymykset ja suuntaviivat liikkumiseen
- julkisia konferensseja ”PDU yliopistoja”.

SRU-laki vuonna 2000 ja Grenelle II-laki vuonna 2010 ovat edistäneet liikkumisperiaatteiden integroimista tiiviimmin kaupunkisuunnitteluun. SRU-lain yhteydessä otettiin käyttöön maankäytön ja liikenteen seudullinen kaava (SCOT, Schéma de cohérence territoriale) ja kuntatason yleissuunnitelma (PLU, Plan local d’urbanisme). (Certy 2013 s. 5). PDU-suunnitelma on kytköksissä näihin kahteen suunnitelmaan sekä joukkoon muita suunnitelmia. PDU:ssa esitettyjen tavoitteiden tulee noudattaa Ranskan ilmansuojelusuunnitelmassa PPA, alueellisessa ympäristösuunnitelmassa SRCAE ja maankäytön ja liikenteen seudullisessa kaavassa SCOT asetettuja tavoitteita ja periaatteita. Ympäristösuunnitelma SRCAE noudattaa valtion asettamia tavoitteita ilmastonmuutoksen hillitsemiseksi ja ilmansaasteiden sekä energiankulutuksen vähentämiseksi. Maankäytön ja liikenteen seudullisessa SCOT-suunnitelmassa määritellään uudet maankäyttöalueet sekä liikennejärjestelmän suuret linjat, kuten autoilun pääväylien ja rataverkon sijainnit. PDU on ylempitasoinen suunnitelma kuntatason yleissuunnitelmalle PLU. PLU-suunnitelmassa määritetään kunnan rakennusoikeudet ja rajoitteet maankäytölle. PDU asettaa suunnitelmalle puitteet tie- ja kaupunkiraideverkoston sekä pysäköinnin kehittämisen suhteen. PDU-suunnitelmassa ohjataan erityisesti pysäköinnin järjestämistä, sillä lain mukaan PDU on pysäköintinormien suhteen ylimmän tason dokumentti. PDU on samantasoinen suunnitelma asemakaavan PLH kanssa. (Certy 2013 s.6; Rantala & Wallander 2012 s.46) Suunnitelmien suhdetta toisiinsa on havainnollistettu kaaviossa 23.



Kuva 23. PDU osana suunnitelmien verkostoa (Rantala & Wallander 2012 s.46).

Ranskassa voidaan pitkäaikaisen kokemuksen ansiosta arvioida PDU-suunnitelmilla saavutettavia hyötyjä monipuolisesti. Certun (2013) mukaan PDU- suunnitelmien on havaittu vähentävän autoilua suurilla kaupunkialueilla sekä lisänneen joukkoliikenteen käyttöä ja pyöräilyä. Suunnitelmien laadinnassa on kuitenkin Certun (2013) mukaan edelleen ongelmia. Ongelmat liittyvät varsinkin PDU-suunnitelman sovittamiseen monimutkaiseen suunnitelmadokumenttien hierarkiaan sekä vaatimukseen sisällyttää suunnitelmien tekoon yhteistyötä liikenneviranomaisten ja moninaisten sidosryhmien kanssa. Vaikka autojen käyttö on vähentynyt suurissa kaupungeissa, kasvua tapahtuu edelleen keskustan kehän ulkopuolella sekä keskisuurissa kaupungeissa. Liikenteen ja kaupunkisuunnittelun yhteyttä on vahvistettava edelleen ja PDU-suunnitelmien tulisi ulottua kaupungin keskusta-alueita ulommas niin, että vaihtoehtoisia liikkumiskäytöksiä on tarjolla kaikentyyppisillä alueilla. PDU-suunnitelmista huolimatta esteettömyyden parantamiselle ja liikenteen aiheuttamien päästöjen määrän vähentämiselle asetettuja tavoitteita ei ole saavutettu tavoiteaikaan mennessä.

4.1.1 Brestin seutu

Brestin seutu (Brest Métropole) sijaitsee Lounais-Ranskassa. Alueen muodostavat kahdeksan kuntaa: Bohars, Brest, Gouesnou, Guilers, Guipauas, Le Relecq-Kerhuon, Plougastel-Dauolas ja Plouzané. Koko alueella asuu noin 213 000 henkilöä. Alueen pääkaupunki on Brest, jonka väestömäärä on noin 145 000. (Endurance 2016a)

Brest Métropolella on laadittu kaksi SUMP-suunnitelmaa, jotka on hyväksytty vuosina 2002 ja 2014. Vuonna 2014 julkaistu SUMP oli Ranskan ensimmäinen täysin integroitu suunnitelma, jossa yhdistyvät liikkuminen PDU, paikallinen maankäyttö (PLU), paikallinen asunto-ohjelma (PLH) sekä alueellinen energia- ja ilmastosuunnitelma (PCET). (Endurance 2016a) Integroidusta lähestymistavasta on myöhemmin tehty Ranskan suurimmilla seutualueilla pakollinen. Paikallisten toimijoiden tulee suunnitella samanaikaisesti maankäyttöä, liikkumista, asutusta ja energia-asioita. (Eltis 2015) Esimerkiksi Strasbourg, Lille, Nancy, Cherbourg, Poitiers ja Périgueux ovat myös kiinnostuneita yhdistämään seuraavan PDU-suunnitelmansa maankäyttösuunnitelmaan (Endurance 2016a).

Brestin alueella päätettiin päivittää ja yhdistää samanaikaisesti neljä suunnitelmaa, koska haluttiin aikaansaada muutos paikallisten kasvihuonekaasujen määrään. Oli todettu, että liikenne aiheuttaa paikallisista kasvihuonepäästöistä kolmasosan ja yli puolet liikenteen päästöistä oli peräisin henkilöautoilla tehdyistä työmatkoista. Valmistuneen suunnitelman tavoitteena on vähentää kasvihuonepäästöjä 20 prosenttia lähtötilanteesta vuoteen 2020 mennessä ja 80 prosenttia vuoteen 2050 mennessä. (Eltis 2015)

Koko uudistamisprosessi kesti kolme vuotta. Projektin alussa vuonna 2011 päivitettiin alueellinen analyysi, joka tarkasteli aluetta eri näkökulmista. Analyysissä otettiin huomioon demografiset, taloudelliset ja ekologiset näkökulmat. Lisäksi tehtiin teknisiä tutkimuksia esimerkiksi urbanismista, asumisesta, liikenteestä ja taloudellisesta kehityksestä. Vuonna 2012 keskityttiin määrittelemään alueen kehitykselle strategisia suuntauksia. Tunnistettiin tärkeimmät alueet asutuksen, liikenteen ja ympäristön kehittämisen kannalta. Vuonna 2013 strategiset linjaukset viimeisteltiin. Tammikuussa 2014 kaupunginvaltuusto hyväksyi uuden integroidun suunnitelman. Työskentelyssä olivat mukana kaikki asiaankuuluvat kaupungin osastot mm. kaupunkisuunnittelu, talouskehitys, liikenne, asuminen, energia ja ekologia. Projektille osoitettiin johtaja, joka otti vastuun kaupunkisuunnittelusta ja yleisestä koordinoinnista. Suunnitelma toimitettiin säännöllisesti kuntien valtuustoista koostuvan johtokomitean tarkasteltavaksi ja arvioitavaksi. (Eltis 2015)

Prosessiin aikana sidosryhmille järjestettiin työryhmätilaisuuksia, kolme yleistä tilaisuutta sekä tiedotusta verkkosivujen kautta. Tilaisuudet käsittelivät pääpiirteittäin alueellista analyysia, strategisia suuntaviivoja alueen kehittämiseen, suunnitelman toteutumisen lopputulosta ja seuraavia vaiheita. Hankkeen lopussa suunnitelma oli julkisesti kommentoitavana viisi viikkoa. (Eltis 2015)

Brestin seudun suunnitelma koostuu useasta erillisestä osasta, jotka ovat laaja esittelyraportti (le rapport de présentation), kestävän kehityksen PADD-ohjelma (le Projet d'aménagement et de développement durables), kehityksen ja suunnittelun suuntaviivat OAP (les Orientations d'aménagement et

de programmation), kirjalliset ja kaavassa esitetyt säännökset sekä liitteet (Brest Metropole océane 2014a s.2). Esittelyraportti sisältää mm. nykytila-analyysin, selvityksen suunnitelman suhteista muihin asiakirjoihin, perusteluja tehtyihin valintoihin, menettelyjen arvioinnin sekä analyysin ympäristöllisistä vaikutuksista ja keinoista estää tai vähentää negatiivisia vaikutuksia. (Brest Métropole 2014b).

Brestin alueen kattava ja yhtenäinen lähestymistapa tekee kestävien toimenpiteiden määrittämisestä johdonmukaisempaa ja auttaa kaupunkilaisia ja sidosryhmiä ymmärtämään paremmin valitut strategiset kehittämisen painopisteet. Neljän suunnitelman näkökulma tarjosi laadukkaita ratkaisuja myös SUMP-suunnitelman toimenpiteiden valintaan ja auttoi löytämään uusia keinoja esimerkiksi kasvi-huonekaasujen vähentämiselle tavoitteiden mukaisesti. (Eltis 2015)

4.1.2 Nantes

Nantes sijaitsee Länsi-Ranskassa. Nantesissa on 600 000 asukasta ja kaupunki on Ranskan 6. suurin. Nantes nimettiin Euroopan ”vihreäksi pääkaupungiksi” vuonna 2013 ja se on ainut nimityksen saanut ranskalainen kaupunki. (Ville de Nantes 2016)

Nantesin seutu on julkaissut kolme PDU-suunnitelmaa vuosina 1991, 2000 ja 2011. Vuonna 2011 valmistunut suunnitelma sisältää toimintasuunnitelman vuosille 2010–2015 sekä pitkän aikavälin suunnitelman vuodelle 2030. Pitkän tähtäimen suunnitelmalle asetettiin välietapiksi vuosi 2015, jolloin aiottiin tarkastaa pitkän tähtäimen suunnitelma ja laatia toimenpidesuunnitelma seuraavalle viidelle vuodelle. Suunnitelma kattaa henkilöiden ja tavaroiden liikkumiseen ja kuljettamiseen liittyvät periaatteet sekä tieliikenteen ja pysäköinnin. Nantesin seudun tavoitteena on edesauttaa alueen dynaamisuutta ja viehättävyyttä tarjoamalla kaikille kestävän tavan liikkua. (Nantes Métropole 2011b s.2)

Suunnitelman laadintaan kuului neljä keskeistä vaihetta. Vuonna 2009 (maaliskuusta lokakuuhun) arvioitiin vuoden 2000 suunnitelman toteutumista ja nykytilaa sekä kerättiin alustavia suosituksia uudelle suunnitelmalle. Erityisesti keskityttiin joukkoliikenteeseen. Marraskuusta 2009 helmikuuhun 2010 määritettiin tavoitteita ja strategisia linjauksia. Maaliskuusta syyskuuhun 2010 laadittiin toimenpidesuunnitelma. Toimenpiteiden valintaa pohjustettiin kartoittamalla Nantesin ja muiden projektin yhteistyökumppaneiden toteuttamat tai suunnittelemat toimenpiteet. Animaatiotyöskentelyn avulla havainnollistettiin eri toimenpiteiden yhteisvaikutusta. Havainnollistaminen helpotti keskustelua toimenpiteiden valinnasta sekä asetettavasta aikataulusta. (Nantes Métropole 2011b s.18).

Koko prosessiin kuului kaikkien asianomaisten sidosryhmien kuuleminen. Nantes Métropolin (2011b c.18) mukaan järjestettiin muun muassa seuraavat osallistumismahdollisuudet:

- kehitysyhteistyöneuvoston jäsenet laativat arvioinnin PDU 2000–2010 -suunnitelmasta ja ehdotuksia PDU 2010–2015 -suunnitelmasta
- puhelinkysely 1000 asukkaalle
- paneelikeskustelu 18 kansalaiselle

- keskustelua etujärjestöjen kanssa (mm. vammaisia edustava etujärjestö, ympäristönsuojeluyhdistykset, liikenneturvallisuutta edistävät järjestöt)
- pyöreänpöydän kokouksia alueen ammattilaisille (liikenne ja logistiikka, kauppiat, käsityöläiset, talouden edustajat)
- keskustelua asiaankuuluvien SCoT-suunnitelmien edustajien kanssa
- liikenne- ja tiealan johtajat otettiin mukaan PDU:n ohjausryhmään
- keskustelua alueellisen liikenteen järjestäjän sekä kansallisen tieverkon ja kansallisen rautatieverkon järjestäjän kanssa
- poikittaisia työpajoja samanaikaisesti valmistellun asutussuunnitelman PLH 2010 -2016 kanssa

PDU sisältää kuvauksen kaupungin tahtotilasta, nykytila-analyysin ja arvion edellisen PDU-suunnitelman toteutumisesta, tavoitteet vuodelle 2030, välitavoitteet vuodelle 2015, neljä strategiaa tavoitteiden saavuttamiseksi, toimintasuunnitelman vuosille 2010–2015, aikataulun ja rahoitussuunnitelman toimenpiteiden toteutukselle. (Nantes Métropole 2011b s.2)

Nantesin suunnitelmassa on asetettu tavoitteita muun muassa siirtymisten etäisyydelle, siirtymisajalle, siirtymisten kustannuksille, liikenneturvallisuudelle ja kasvihuonekaasujen määrälle. Jokaisesta teemasta on määritelty yleinen kehitystrendi, nykytilanne ja tavoite vuodelle 2030. Esimerkiksi trendinä on ollut kodin ja työpaikan välisen välimatkan kasvu. Vuodesta 1980 välimatka on kasvanut 55 %. Suunnitelman laadintahetkellä etäisyys on ollut 11 kilometriä ja tavoitteena on säilyttää etäisyys laadintahetken tilanteessa. (Nantes Métropole 2011b s.43) Myös kulkutapajakaumalle on asetettu tavoitteita. Kulkutapavaihtoehtoina ovat kävely, pyöräily, joukkoliikenne, matkustajana henkilöautossa, kuljettajana henkilöautossa ja moottorisoidut kaksipyöräiset. Vertailutasoksi on merkitty kulkutapajakauma laadintahetkellä. Lisäksi on merkitty välitavoitteet vuodelle 2015 ja lopullinen tavoite vuodelle 2030. Esimerkiksi kävelyn kulkutapaosuus oli laadintahetkellä 24% ja tavoitteeksi asetettiin, että kävelyn kulkutapaosuus on 25 % vuoteen 2015 mennessä ja 30 % vuoteen 2030 mennessä. (Nantes Métropole 2011 s.3)

Toimenpidesuunnitelma sisältää 16 toimenpidepakettia. Paketeissa listataan toimenpiteisiin liittyvät tavoitteet sekä muutamia päätoimenpiteitä, joille on nimetty alatoimenpiteitä. Esimerkiksi yksi toimenpidepaketti käsittelee pyöräilyn ja kävelyn edistämistä. Tämä toimenpidepaketti sisältää muun muassa tavoitteet edistää päivittäistä kävelyä ja pyöräilyä sekä parantaa julkisten tilojen esteettömyyttä, mukavuutta ja turvallisuutta. Päätoimenpiteitä on asetettu kolme ja niille on nimetty alatoimenpiteitä. Päätoimenpiteenä on esimerkiksi jatkaa pyöräilysuunnitelman toteutusta ja päivittää kävelysuunnitelma. Alatoimenpiteinä ovat mm. jalankulkijoiden opastejärjestelmän uudistaminen ja ensisijaisten kävelyä kannustavien toimien määrittäminen. (Nantes Métropole 2011b s.76) Toimenpiteiden toteuttamisesta on laadittu aikataulu, joka sisältää listan toimenpiteistä, toteuttamisesta vastaavista tahoista sekä ajanjakson, jonka aikana toimenpide toteutetaan.

4.2 Ruotsi

Ruotsi on ELTISPlus-hankkeen luokituksen mukaan samalla tasolla SUMP-suunnitelmien laadinnassa kuin Suomi. Ruotsissa Trafikverket on vastuussa pitkän aikavälin liikennejärjestelmäsuunnittelusta kansallisella tasolla. Alueellisella tasolla suunnittelusta vastaavat lääninhallitus, muut riippumattomat alueelliset viranomaiset tai ryhmä paikallisviranomaisia. Paikallisella tasolla kunnat päättävät itse maankäytöstään omilla alueillaan. Suunnittelua säätelee pääasiassa Ruotsin suunnittelu- ja rakennuslaki. (Eltis 2016)

Ruotsissa liikennejärjestelmäsuunnitelman laatiminen ei ole lakisääteistä. Siksi liikennejärjestelmäsuunnitelmien ja kestävien kaupunkiliikennesuunnitelmien tekeminen ja toteuttaminen riippuvat paikallisista toimijoista. Jotkut ruotsalaiset kaupungit ovat vapaaehtoisesti laatineet kestävä liikkuksen suunnitelman. Edelläkävijöinä toimivat mm. Örebro ja Lund. (Rupprecht Consult 2012 s.28; Eltis 2016) Vuonna 2015 kaikista ruotsalaisista kunnista 25-30 % oli olemassa tai valmisteilla liikennejärjestelmäsuunnitelma. Ruotsin 40 suurinta kaupunkia tarkasteltaessa vastaava osuus on lähes 90 %. (Eltis 2016)

Ruotsissa on tahtoa ja kiinnostusta kehittää kestävä liikenteen suunnitelmia edelleen. Ruotsissa liikennejärjestelmäsuunnitelma nähdään ennen kaikkea välineenä synnyttää laajaa keskustelua sidosryhmien kanssa ja tuoda kestävä liikenteen työtapoja kuntiin. Trafikverket on julkaissut vuodesta 2005 lähtien ”Trafik för en Attraktiv Stad” (TRAST)- käsikirjoja, jotka auttavat paikallisia toimijoita laatimaan kestäviä liikennestrategioita, suunnitelmia ja ohjelmia. TRAST:in sydämenä on liikennejärjestelmäsuunnitelma, joka vastaa SUMP-suunnitelmaa. TRAST- konsepti on kehitetty mm. Lundin LundaMaTS- järjestelmän pohjalta, joka on ollut käytössä jo lähes kaksikymmentä vuotta. (Eltis 2016)

Ruotsissa liikennestrategiat on tavallisesti yhdistetty yleiskaavaan, jossa liikennetavoitteet voidaan kuvailla yksityiskohtaisemmin ja konkreettisemmin kartalla. Yleiskaava ja liikennestrategiaa saatetaan myös tehdä samanaikaisesti. Tällainen käytäntö on erityisen yleinen pienissä ja keskisuurissa kaupungeissa, joissa resurssit ovat rajoitetummat. (Eltis 2016) TRAST- esimerkkioppaassa (Wallberg 2005) on mainittu useita kaupunkeja, joissa kestävä kaupunkiliikennesuunnitelma on jollakin tavoin yhdistetty yleiskaavaan. Esimerkiksi Tällbergissä, Falunissa, Övertornea ja Nyköpingissä on laadittu syvennetty yleiskaava (fördjupad översiktsplan), joka sisältää kestävä kaupunkiliikenteen elementtejä. Joissakin kohteissa kestävä liikennestrategia perustuu yleiskaavaan (esimerkiksi Sundbyberg, Malmö) ja toisissa kohteissa kestävä liikenteen strategia toimii perustana yleiskaavan päivitykselle (Botkyrka, Eslöv). Eltisen (2016) mukaan on yleisesti esitetty, että liikennejärjestelmäsuunnitelma päivitetäisiin samalla taajuudella yleiskaavan kanssa. Suurimmilla kaupungeilla on ollut tapana päivittää liikennestrategiat 8-10 vuoden välein. TRAST kuitenkin korostaa, että ohjelmia tulee päivittää jatkuvasti, kun niitä toteutetaan ja olosuhteet muuttuvat.

4.2.1 Lund

Lund sijaitsee Ruotsin eteläkärjessä. Vuoden 2015 lopussa Lundissa oli noin 116 000 asukasta (Lunds kommun 2016). Lundin kaupunki on ruotsalainen edelläkävijä kokonaisvaltaisessa kestävä liikenteen suunnittelussa (Rupprecht Consult 2012 s.28). Lundissa kehitetty LundaMats (MaTs- miljöpäsat transportsystem) on Ruotsissa tunnettu brändi liikenne- ja kaupunkisuunnittelijoiden keskuudessa. Konsepti on saanut Ruotsissa useita palkintoja ja myös kansainvälistä huomiota. Suunnitelmaa on sovellettu useissa eri maissa. (Vaismaa 2014; Lunds kommun 2014 s. 2)

Lundissa laadittiin ensimmäinen LundaMaTs I- suunnitelma vuonna 1999. Sitä ennen Lundissa oli jo tehty monia kestäviä liikkumismuotoja suosivia ja henkilöautosuuntatuneisuutta vähentäviä päätöksiä vuodesta 1969. Tuolloin hyllytettiin suunnitelmat valtatie rakentamisesta Lundin keskustan lävitse, mikä oli läpimurto voimakkaasti auto-orientoituneessa ilmapiiirissä. Ensimmäisessä LundaMaTs I - suunnitelmassa keskityttiin kehittämään ympäristöystävällistä liikennettä. Perinteisiä toimenpiteitä täydennettiin pehmeillä liikkumisen ohjauksen menetelmillä, mikä oli tuolloin uutta. Toinen LundaMaTs II- suunnitelma julkaistiin vuonna 2006 ja siinä lähestymistapaa laajennettiin kestävyYTEEN, jossa otetaan huomioon ympäristölliset, sosiaaliset ja taloudelliset tavoitteet. Tuorein suunnitelma LundaMaTs III ilmestyi vuonna 2014. (Lunds kommun 2014 s.3)

LundaMaTs III tekeminen aloitettiin syksyllä 2013. Suunnitelmaa tehtiin yhteistyössä teknisen johdon (tekniska förvaltningen), kaupunkisuunnitteluviraston (stadsbyggnadskontoret), ympäristöosaston (miljöförvaltningen) ja kunnanhallinnon (kommunkontoret) kanssa. Työhön osallistui neljä ryhmää: ”viiteryhmä”(referensgrupp), ”kontrolliryhmä”(styrgrupp), ”johtoryhmä”(tjänstemannaledningsgrupp) ja ”työryhmä”(arbetsgruppen). Viiteryhmään kuuluivat edustajat Skånen alueen joukkoliikenteestä vastaavalta Skånetrafikenilta, aluehallinnolta Region Skånelta, lääninhallitukselta Länsstyrelseniltä, Lundin teknillisestä korkeakoululta LTH:lta, Malmön kaupungilta sekä Ruotsin infrastruktuurin hallinnasta, ylläpidosta ja kehittämisestä vastaavalta Trafikverketiltä. Kontrolliryhmään kuuluivat edustajat kunnan työvaliokunnasta/ strategisesta yhdyskuntasuunnittelusta. Johtoryhmään kuuluivat kunnanjohtaja, kaupunkisuunnitteluviraston johtaja, tekninen johtaja, ympäristöjohtaja ja puhtaanapidon johtaja. Työryhmään kuului kunnan työntekijöitä eri osastoilta, 3 tekniseltä osastolta, edustaja kaupunkisuunnitteluvirastosta, edustaja kunnanhallituksesta ja edustaja ympäristöosastolta. Aiheeseen on perehdytty sekä paikallisella että kansainvälisellä tasolla ja lisäksi ruotsalaisen TRAST- ohjeistuksen avulla. (Lunds kommun 2014 s.30)

Suunnitelman laadinnan yhteydessä on pidetty kolme työpajaa syksyllä 2013. Ensimmäiseen työpajaan osallistuivat kunnan virkamiehet ja siellä käsiteltiin nykytilaa ja toiveita tulevaisuudelle. Toisessa työpajassa kunnan virkamiehet sekä edustajat Skånen alueen joukkoliikenteestä vastaavasta Skånetrafikenista, Ruotsin infrastruktuurin hallinnasta, ylläpidosta ja kehittämisestä vastaavasta Trafikverketistä, kestäväan liikkumiseen erikoistuneesta HM Skånesta ja Lundin teknillisestä korkeakoulusta LTH:sta keskustelivat visiosta, tavoitteista ja suunnitelman sisällöstä. Kolmanteen työpajaan osallistuivat poliitikot kaupunginvaltuustosta (kommunfullmäktige) ja ympäristölautakunnasta (mil-

jönämnden) sekä LundaMatTsin johtoryhmä ja työryhmä. Lisäksi suunnitelman laatimisesta tiedotettiin ja keskusteltiin erilaisissa tapahtumissa, nuorten parlamentissa ja facebookissa. (Lunds kommun 2014 s.30)

LundaMaTs:issa määriteltyjen toimenpiteiden tarkoituksena on tukea Lundin kunnallisen vision 2025 toteutumista. LundaMaTs:illa on suora yhteys myös kaupungin yleiskaavaan ja LundaEKO:oon, joka on Lundin suunnitelma ekologisesti kestävään kehitykseen. (Lunds kommun 2014 s.15)

LundaMaTs III (Lunds kommun 2014) sisältää kuvauksen Lundin nykytilasta, tulevaisuuden suuntauksista, vision tulevaisuuden liikennejärjestelmästä Lundissa sekä LundaMaTs:in tavoitteet ja toimenpiteet. Tavoitteet on asetettu suoraan mitattavaan muotoon. Lundin toimenpidepaketit on jaoteltu kuuteen teemaan, jotka ovat ”kylien kehittäminen”, ”elävä keskusta”, ”paikallinen työmatkaliikenne”, ”kasvava Lund” ja ”innovatiivinen Lund”. Jokaisesta teemasta on listattu siihen liittyviä perustietoja, arvioitu vaikutuksia kestävästä liikkumisesta kannalta, määritetty mahdollisia toimenpiteitä sekä nimetty sopivia yhteistyökumppaneita.

LundaMaTs-suunnitelmaa kuvataan ympyräkaaviolla, jossa esitetään kuusi painopistealuetta kestävästä liikennejärjestelmän kehittämiseksi. Ympyrän ytimenä on työn tavoite eli kestävä liikennejärjestelmä. Ytimen ympärillä mainitaan toimijat, jotka tukevat suunnitelman täytäntöönpanoa. Tässä suunnitelmassa täytäntöönpanoa tukevaksi toimijaksi on nimetty hallintajärjestelmä (ledningssystem). Seuraavalla kehällä kuvataan suunnitelman tärkeitä teemoja, joita ovat tässä suunnitelmassa liikenneturvallisuus, saavutettavuus, turvallisuus, ympäristö, terveys, tasa-arvoisuus. Kolmannella kehällä on kuvattu kuusi painopistealuetta, jotka ovat alueellinen työmatkaliikenne, kehittyvä Lund, innovatiivinen Lund, yritysten liikkuminen, elävä keskusta-alue ja kylän kehittäminen. Jokaiseen painopistealueeseen on liitetty joukko toimenpiteitä ympyrän uloimmalle kehälle. Ympyräkaavio on esitetty kuvassa 24. (Lunds kommun 2014 s. 13–14)

Lundissa tavoitteet on asetettu mitattavaan muotoon. Tavoitteet koskevat hiilidioksidipäästöjä, kulkutapajakaumaa Lundin sisäisillä sekä Lundiin tai Lundista suuntautuvilla matkoilla, jalankulkuliikennettä, pyöräilyä, joukkoliikennettä, moottoriliikennettä, esteettömyyttä, turvallisuuden tunnetta, liikenneturvallisuutta, liikenteen aiheuttamaa melua ja LundaMaTs-suunnitelman vaikuttavuutta. Jokaiseen aihealueeseen on osoitettu tavoiteltu kehityssuunta ilmaistuna joko haluttu muutos prosentteina tai haluttu kehityssuunta. Esimerkiksi joukkoliikenteellä matkustamisen määrää asukasta kohden halutaan lisätä 3,5 % per vuosi. Turvallisuuden tunteen suhteen on tavoitteena, että joka vuosi aiempaa useampi ihminen kokisi olonsa turvalliseksi liikenneympäristössä. (Lunds kommun 2014 s.14)



Kuva 24. (Lunds kommun 2014 s. 32).

LundaMaTs-suunnitelmia seurataan säännöllisesti. Lundin kunnan verkkosivuilta löytyvät vuosittaiset seurantaraportit vuosilta 2008–2015. Tuorein seurantaraportti on LundaMaTs III Verksamhet & Resultat 2015. Raportti on koottu taulukko, jossa ovat vuoden 2014 suunnitelmassa esitetyt tavoitteet, prosentteina tai sanallisesti ilmaistuna tilanne vuonna 2015 sekä nuolella ilmaistuna, onko tilanne parantunut, huonontunut vai pysynyt samana. Esimerkiksi vuonna 2015 joukkoliikennematkojen määrä asukasta kohdin oli noussut 3 % vuodesta 2011. Muutos oli tavoitellun suuntainen, joten sitä

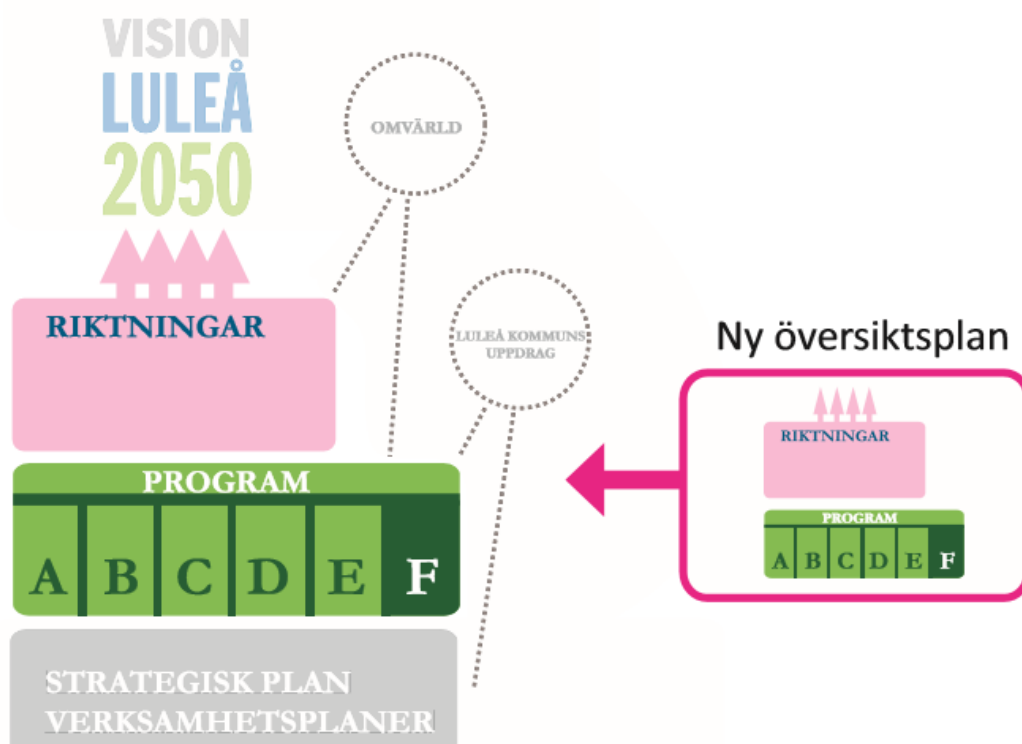
kuvattiin vihreällä, ylöspäin osoittavalla nuolella. Vuonna 2015 liikenneympäristöt turvallisina tuntevien osuus oli vähentynyt vuoden 2011 tasosta. Muutosta kuvattiin keltaisella, vaakasuuntaisella nuolella. Raporttiin on koottu myös yhteenveto LundaMaTsiin liittyvistä vuoden 2015 tapahtumista. Tapahtumat on lajiteltu aihepiireihin: kaupunkisuunnittelu, joukkoliikenne, autoliikenne, pyöräily, kävely, saavutettavuus, liikenneturvallisuus, turvallisuuden tunne, melu ja liikkumisen ohjaus. Lisäksi seurantaraportissa käsitellään lyhyesti kaikki kuusi suunnitelman tärkeintä teemaa ja niiden tilanteet. Lundissa toimenpiteiden toteutumista seurataan seurantaraporteissa myös teemoittain. Teemoja ovat kaupunkisuunnittelu, joukkoliikenne, henkilöautoliikenne, pyöräily, kävely, saavutettavuus, liikenneturvallisuus, turvallisuuden tunne, liikennemelu ja liikkumisen ohjaus. Jokaiseen teemaan on koottu vuonna 2015 toteutuneet tai aloitetut teemoihin liittyvät hankkeet. (Lunds kommun 2015 s.5)

4.2.2 Luulaja

Luulaja on Ruotsin pohjoisosassa sijaitsevan Norrbottenin läänin pääkaupunki. Norrbottenin alue on yksi Ruotsin nopeimmin kasvavista talousalueista. Myös Luulaja kasvaa vuosittain. Luulajassa on noin 47 000 asukasta. (Endurance 2016a)

Luulajassa kestävän liikkumisen suunnitelma on nivottu kaupungin yleisen visioon ja strategioihin (riktningar) sekä yleiskaavaan (översiktsplan). Ensimmäisenä kehitettiin yhteinen pitkän aikavälin visio vuodelle 2050. Vision pohjalta luotiin neljä konkreettisempaa lyhyemmän tähtäimen strategiaa, jotka tähtäävät vision puoleenväliin. Strategioiden pohjalta luotiin kuusi toimenpideohjelmaa, jotka tähtäävät vuoteen 2020. Yksi ohjelmista on kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelma ”matkat ja liikenne”. (Luleå kommun 2013a s.2) Strategioiden ja ohjelmien perusteella on laadittu Luulajan yleiskaava, joka siis sisältää kestävän kaupunkiliikkumisen suunnitelman sekä muut vision mukaiset ohjelmat ja strategiat. (Luleå kommun 2013b s.6; Baltic Sea Region Competence Centre 2013)

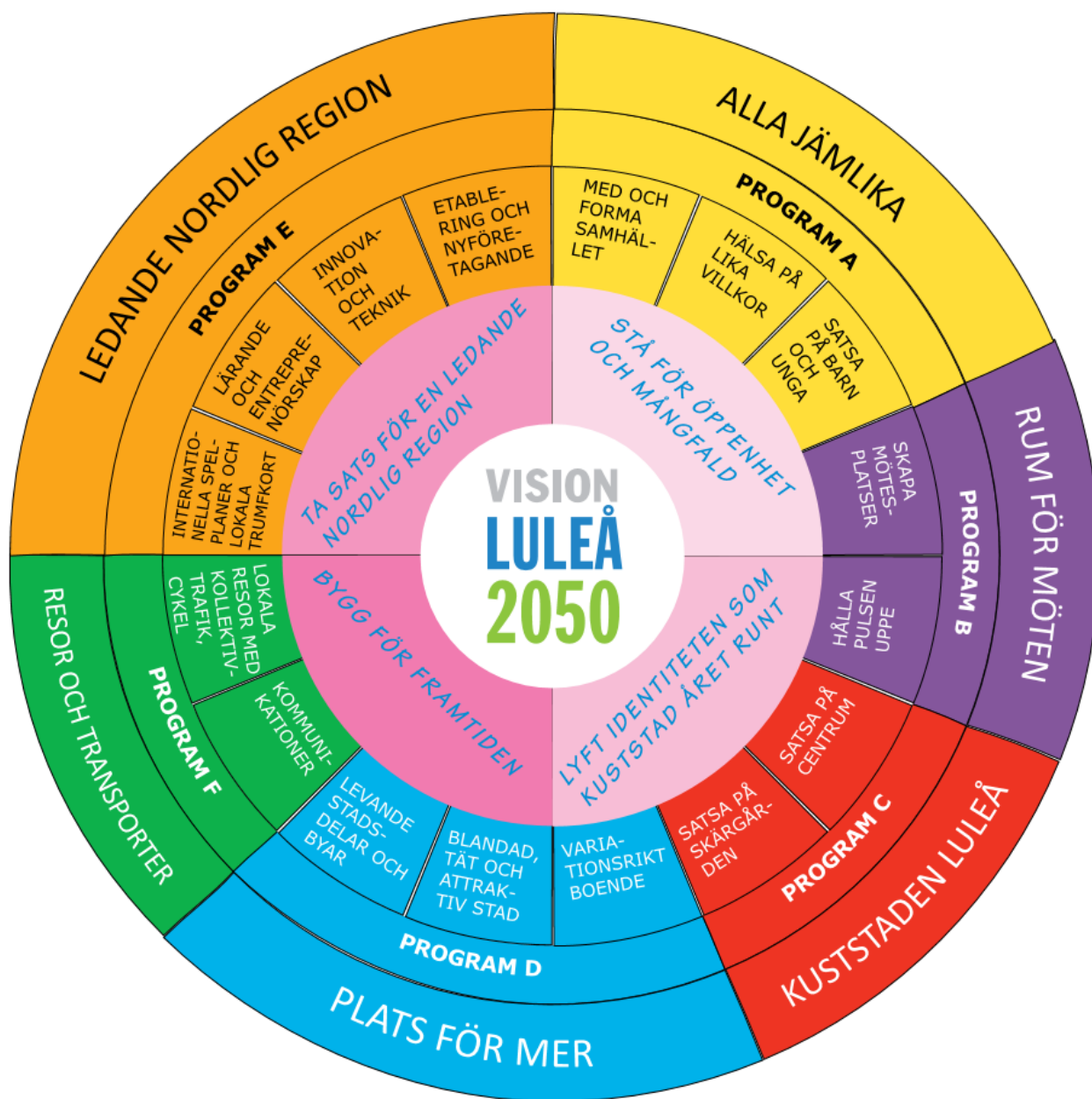
Luulajan suunnitelman laatiminen aloitettiin vuonna 2007. Ensimmäiseksi luotiin pitkän aikavälin Luulaja 2050 – visio, joka kuvaa tulevaisuuden viihtyisää, kasvavaa ja kestävää Luulajaa. Vision luominen aloitettiin järjestämällä kiertue, joka vieraili erilaisten luulajalaisten ryhmien luona (mm. kyläyhdistykset, koululaisryhmät, puolueet, yritykset) keräämässä kommentteja aiheesta. Lisäksi järjestettiin useita avoimia keskustelutilaisuuksia, joissa voitiin nostaa esiin erilaisia kysymyksiä. Lopuksi järjestettiin kolme visiotyöpajaa, joihin osallistui satoja eri-ikäisiä ja eri organisaatioita edustavia osallistujia. Visiotyöpajoissa kehitettiin viisi skenaariota, jotka otettiin mukaan Luulajan visioon vuodelle 2050. Visio valmistui vuonna 2008. (Luleå kommun 2013a s.3)



Kuva 25. Vision, strategioiden ja ohjelmien suhde yleiskaavaan (Luleå kommun 2013b s.13).

Vuosina 2008–2010 visiota kehitettiin konkreettisempaan muotoon luomalla neljä pitkänaikavälin strategiaa (riktningar). Nämä strategiat kuvaavat, mihin tulee panostaa lähestyessä vision 2050 puoliväliä. Suuntauksien laadinta aloitettiin järjestämällä avoin kahvila, jossa kerättiin eri-ikäisiltä ja eri organisaatioihin kuuluvilta osallistujilta ehdotuksia vision saavuttamiseksi tarvittavista pitkän aikavälin tavoitteista. Saatuja ehdotuksia käsiteltiin mm. koululuokkien, puolueiden ja kyläyhdistysten kanssa. Lopullinen luonnos suuntauksista laadittiin suuressa avoimessa seminaarissa. Valitut suuntaukset ovat: ”pysyä avoimena ja monipuolisena”, ”parantaa identiteettiä rannikkokaupunkina vuoden ympäri”, ”rakentaa tulevaa” ja ”ottaa vastuu johtavasta pohjoisesta alueesta”. (Luleå kommun 2013a s.3)

Kun suunta saatiin valittua, muodostettiin vuosina 2010–2013 toimenpidesuunnitelma. Laadittiin kuusi toimenpidepakettia, jotka osoittavat, mitä Luulajan kunnan tulee tehdä ja saavuttaa vuoteen 2020 mennessä, jotta pysyttäisiin visiossa ja strategioissa osoitetulla polulla. Toimenpidepaketit muodostettiin ja niistä keskusteltiin kiinnostuneiden kaupunkilaisten ja sidosryhmien kanssa. Varhaisessa vaiheessa järjestetyssä tilaisuudessa kerättiin ideoita ja ehdotuksia Luulajan asukkailta. Toimenpidepaketit ovat ”kaikki samanarvoisia”, ”tilaa kohtaamiselle”, ”merenrantakaupunki Luulaja”, ”enemmän tilaa”, ”johtava Pohjoisalue” ja kestävä kaupunkiliikunnan suunnitelma” matkat ja liikenne” (Resor och transporter). (Luleå kommun 2013a s.4)



Kuva 26. Luulajan strategiat, ohjelmat ja ohjelmien päätavoitteet tiivistettynä (Luleå kommun 2013a s. 3).

Kaikista kuudesta ohjelmasta on tehty oma raportti, jossa kuvataan ohjelmaa tarkemmin. Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmassa (Resor och transporter -ohjelma) on kuvattu liikenteen ja liikkumisen nykytilaa Luulajassa, tulevaisuuden trendejä sekä tavoitteita ja mittaristoa niiden seuraamiseksi. Tavoitteet on jaoteltu viiteen teemaan: ”fiksua matkustus ja liikkuminen”, ”yksi liikennejärjestelmä kaikille”, ”läheltä kauas”, ”hyvä elinympäristö” ja ”tulevaisuuden infrastruktuuri”. Jokaiseen teemaan on kirjattu esimerkkejä siitä, mitä Luulajassa aiotaan tehdä teeman edistämiseksi vuoteen 2020 mennessä ja millaisia positiivisia tai negatiivisia vaikutuksia toimista tulee aiheutumaan.

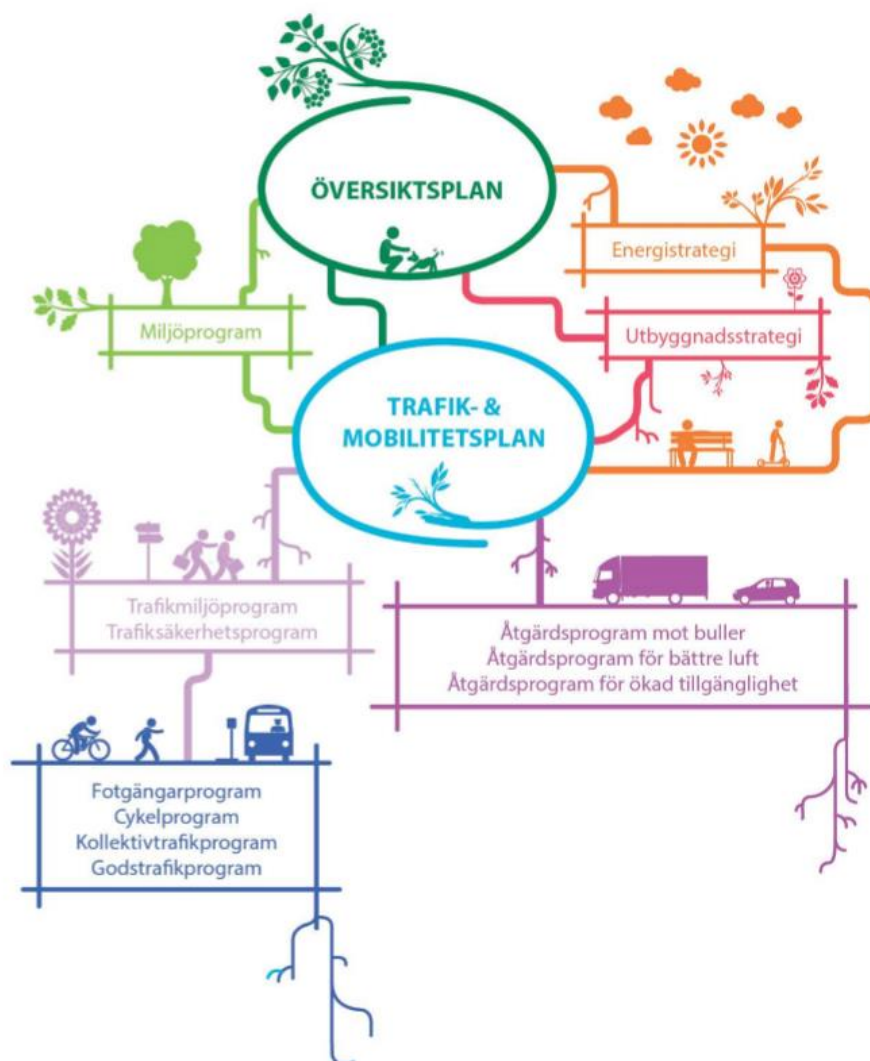
Tällaisia toimia ovat esimerkiksi järjestää joukkoliikennepysäkeille pyöräpysäköintiä alueilla, joissa asukkailla on matkaa pysäkille yli 400 metriä sekä laajentaa ja parantaa kunnan pyörätieverkkoa, jotta yhä useammat valitsisivat kulkumuodokseen pyörän. Lisäksi on listattu tieyhteyksiin, rautateihin, lentoyhteyksiin ja merenkulkuun liittyviä konkreettisia tavoitteita tietyille osuuksille. Esimerkiksi osoitetaan tiettyjä tieosuuksia, joilta tulisi olla parempi saavutettavuus lentokentälle tai yhteys johonkin tiettyyn paikkaan.

Tavoitteiden toteutumista mitataan kahdeksalla mittarilla. Mittareissa tavoitetta kuvataan prosenttein tai sanallisesti kuvaamalla, mihin suuntaan tilanteen halutaan kehittyvän. Vertailukohdiksi on asetettu vastaavia arvoja lähivuosilta. Esimerkiksi tavoitteena on, että vuonna 2020 vähintään 50 % kaikista matkoista tehdään jollakin muulla kulkuvälineellä kuin autolla, kun vuonna 2010 tehdyssä tutkimuksessa vastaava arvo oli 39 %.

4.2.3 Malmö

Malmö sijaitsee Ruotsin eteläkärjessä. Kyseessä on Ruotsin kolmanneksi suurin kaupunki, jossa oli 307 000 asukasta vuoden 2013 alussa (Malmö stad 2015b). Malmön Trafik- och mobiltetsplanen (TROMP) on laadittu SUMP-ohjeita noudattaen. TROMP-suunnitelma toimii kaupungin kestävästä kaupunkikehitystä ohjaavana suunnitelmana. Se kokoaa, konkretisoi ja ilmentää liikenteeseen liittyviä tavoitteita, jotka on esitetty yleiskaavassa (översiktsplanen), liikenneohjelmassa (trafikmiljöprogrammet) ja muissa Malmön strategisissa asiakirjoissa. Suunnitelma edistää Malmön ympäristöllistä, taloudellista ja sosiaalista kehittymistä ja ohjaa toiminnansuunnittelua ja budjetointia. (Malmö stad 2015aa s.7)

Suunnitelman laatimiseen ja toteuttamiseen osallistuneet ihmiset jaoteltiin tilaajaryhmään (beställargruppen), johtoryhmään (styrgruppen), projektiryhmään (projektgruppen), laatijaryhmään (beredningsgruppen) ja temaattisiin työryhmiin. Projektille nimettiin erikseen kaksi johtajaa katuosastolta (gatukontoret). Ryhmiin kuuluu jäseniä eri kaupungin osastoilta mm. katuosastolta, kaupungin kansliasta (stadskontoret), kaupungin suunnitteluvirastosta (stadsbyggnadskontoret), ympäristötoimesta (miljöförvaltningen), kiinteistöosastolta (fastighetskontoret), palveluosastolta (serviceförvaltningen), pelastuslaitokselta (Rsyd, räddningstjänsten), kaupungin alueen hallinnosta (SoO, Stadsområdesförvaltningarna), esikoulusta (FSF, förskoleförvaltningen) ja peruskoulusta (GSF, grundskoleförvaltningen). Projekti- ja laatijaryhmät koostuvat katuosaston edustajista sekä yhdestä kaupungin suunnitteluviraston edustajasta molemmissa ryhmissä. Tilaja- ja johtoryhmissä on edustajia kaikilta osastoilta. Temaattiset ryhmät muodostuivat noin 30 kaupungin suunnitteluviraston, ympäristötoimen, kiinteistötoimen ja katukonttorin työntekijästä. (Malmö stad 2015aa s.3) Yhteistyökumppaneita ovat olleet myös vesi- ja jätealan VA Syd, pelastustoimi Räddningstjänsten Syd, Skånen alueen joukkoliikenteestä vastaava Skånetrafiken, aluehallinto Region Skåne, kestävästä liikkumisesta erikoitunut HM-Skåne, Ruotsin infrastruktuurin hallinnasta, ylläpidosta ja kehittämisestä vastaava Trafikverket, naapurikunnat, viranomaiset, korkeakoulut, yliopisto ja elinkeinoelämän edustajat (Malmö stad 2016 s.59).



Kuva 27. Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmaan (Trafik- & Mobilitetsplan) suhde yleiskaavaan ja muihin suunnitelmiin (Malmö stad 2015a s.8).

Suunnitelman laatiminen aloitettiin syksyllä 2012 ja suunnitelma hyväksyttiin vuonna 2015. Syksystä 2012 kevääseen 2014 työskenneltiin temaattisissa työryhmissä, joissa mm. tunnistettiin mahdollisia haasteita ja ongelmakohtia. Vuonna 2014 laadittiin suunnitelmasta luonnos, joka jätettiin näytille erilaisille ryhmille ja esiteltiin naapurikunnille. Vuoden 2015 alussa suunnitelma hyväksyttiin. (Malmö stad 2015a s.3)

TROMP-suunnitelma sisältää kuvauksen kaupungin nykytilanteesta, suunnittelun lähtökohdista, suunnitelman toteutuksesta ja seurannasta. Taustoissa on kuvattu mm.

- kaaviokuvalla TROMP-suunnitelman suhde muihin suunnitelmiin
- kartalla lähiaikoina tehtyjä liikennesysteemiin merkittävästi vaikuttavia hankkeita
- aikajanalla aiheeseen liittyvät strategiat, tutkimukset ja suunnitelmat.

Suunnitelman sisältö on jaoteltu ”ihmisiin”, ”liikenteeseen ja liikkumiseen” sekä ”kaupunkiin”. ”Ihmiset”- otsikon alla liikennesuunnittelua käsitellään kansanterveyden, liikenneturvallisuuden ja liikkumisen ohjauksen näkökulmista. ”Liikenne- ja liikkuminen” -osiossa käsitellään saavutettavuutta, tavaraliikennettä ja kaupunkilogistiikkaa, liikenneympäristön jakamista tehokkaammin, ympäristön huomioimista erilaisissa ratkaisuisa sekä matkustamista Malmön sisällä ja pendelöintiä muihin kaupunkeihin. ”Kaupunki”-osiossa käsitellään liikkumisyhteyksiä, matkaketjuja ja katuverkkoa. (Malmö stad 2016)

TROMP-suunnitelman visiot on suunnattu vuoteen 2030 ja osatavoitteet vuodelle 2020. Suunnitelmassa on käsitelty erityisen monipuolisesti kulkutapajakaumaan liittyviä tavoitteita. Koko kaupungin alueella on asetettu tavoitteet asukkaiden kulkutapajakaumalle ja Malmöön suuntautuville työmatkoille vuodelle 2030. Molemmista on esitetty vertailutilanteeksi laadintahetken (vuoden 2013) tilanne. (Malmö stad 2015a s.11) Muutostavoitteet kulkutapajakaumaan on asetettu myös 15 erityyppiselle kaupunginosalle. Jokaisesta kaupungin osasta on listattu laadintahetken (2013) asukasmäärä sekä plus- ja miinus-symboleilla tavoitteet asukkaiden määrän, autolla tehtyjen matkojen, joukkoliikennematkojen, pyöräilyjen matkojen ja kävelyjen matkojen muutoksesta vuoteen 2030. Esimerkiksi keskustassa asukkaita vuonna 2013 oli 61 900. Vuoteen 2030 mennessä on tavoitteena lisätä asukasmäärää selvästi (merkintä ++), vähentää henkilöautoilun määrää merkittävästi (---), lisätä joukkoliikennematkojen määrää selvästi (++), lisätä pyöräilyn määrää merkittävästi (+++) ja lisätä kävelyn määrää (+). (Malmö stad 2015a s.38) Lisäksi toisessa taulukossa tavoiteltuja kulkutapajakaumia samoille kaupunginosille on kuvattu prosentteina. Esimerkiksi keskustassa henkilöautomatkojen kulkutapaosuus on tavoitteen mukaan 15 % vuonna 2030 (25 % vuonna 2013), joukkoliikenteen osuus 25 % (23%), pyöräilyn osuus 35 % (25 %) ja jalankulun osuus 25 % (25%). (Malmö stad 2015a s.37)

Malmössä toimenpiteet on esitelty teemoina. Esimerkiksi liikkumisen ohjausta käsittelevässä kokonaisuudessa kerrotaan yleisesti liikkumisen ohjauksesta ja siihen liittyvistä toimenpiteistä. Lisäksi esitellään aiheeseen liittyvät käynnissä olevat hankkeet sekä tulevaisuuden suunnitelmat Malmössä. Kaikkiin teemoihin liittyvät tulevaisuuden toimenpiteet on koottu suunnitelman lopussa yhteen ja järjestetty sen perusteella, kuinka suuri vaikutus toimenpiteen toteuttamisella olisi kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman ja sen tavoitteiden toteutumiseen. Jokaiseen toimenpiteeseen on merkitty niistä vastuussa olevat kaupungin tahot. (Malmö stad 2016 s.61)

TROMP-suunnitelmassa on käsitelty lyhyesti myös seurannan periaatteita. Suunnitelman kehittämistä seurataan vuosittain. On päätetty arvioida tavoitteiden etenemistä asteikolla: positiivinen kehitys, muuttumaton tilanne ja negatiivinen muutos. Osioon on listattu suuri määrä erilaisia TROMP-suunnitelmaan liittyviä muita suunnitelmia, joita hyödynnetään tietolähteenä. Seuranta varten on nimetty vastuuhenkilöitä. (Malmö stad 2016 s.65) Suunnitelmaa päivitetään samanaikaisesti yleiskaavan kanssa joka neljäs vuosi tai tilanteissa, joissa syntyy suuria muutoksia. (Malmö stad 2015a s.7)

4.3 Suomi

Suomen tilannetta kestävästä kaupunkiliikenteen suunnitelmien suhteesta on kuvattu luvussa 2.1.1 SUMP-suunnitelmien tilanne Suomessa. Tässä luvussa esitellään Hyvinkään kestävästä kaupunkiliikenteen suunnitelma, Hämeenlinnan kestävästä ja turvallisen liikkumisen suunnitelma sekä Lahden kaupungin strategia. Hyvinkään suunnitelma on Suomen ensimmäinen Euroopan komission ohjeistuksen mukainen kestävästä kaupunkiliikenteen suunnitelma. Hämeenlinnan kestävästä ja turvallisen liikkumisen suunnitelma sekä Lahden kaupungin strategia ovat esimerkkejä suomalaisista suunnitelmista, jotka monin tavoin muistuttavat SUMP-ohjelmia.

4.3.1 Hyvinkään kestävästä liikkumisen suunnitelma

Hyvinkää on tiivis keskikokoinen radanvarsikaupunki Uudenmaan pohjoisosassa. Hyvinkäällä asuu noin 46 000 ihmistä. Hyvinkään kestävästä liikkumisen suunnitelman 2030 laadinta aloitettiin syksyllä 2014. (Endurance 2016a) Alusta alkaen tavoitteena oli luoda Euroopan mallin mukainen kaupunkiliikenteen suunnitelma SUMP. Hanke rahoitettiin Liikenneviraston, ympäristöviraston ja Kunnossa kaiken ikää -ohjelman tutkimus- ja kehittämisrahoituksen turvin. Ohjelman laadinnassa oli tiivistä mukana Tampereen teknillisen yliopiston liikenteen tutkimuskeskus Verne. (Hyvinkään kaupunki 2016)

Suunnitelman laatimista varten muodostettiin ohjausryhmä ja projektiryhmä. Ohjausryhmään kuului kaupungin johtoryhmä sekä kestävästä liikkumisen asiantuntija Liikennevirastosta, yli-insinööri ympäristöministeriöstä, kehittämisspäälikkö Kunnossa kaiken ikää-ohjelmasta, liikennejärjestelmäasiantuntija Uudenmaan ELY-keskuksesta ja liikennesuunnittelija Helsingin seudun liikenteestä. Projektiryhmä vastasi ohjelman laatimisesta. Siihen kuului kolme Hyvinkään kaupungin liikennesuunnittelijaa, kaksi liikunta-alan asiantuntijaa, avopalveluiden ylilääkäri, fysioterapian osastonhoitaja, terveyspalveluiden projektityöntekijä, kestävästä kehityksen projektipäälikkö sekä kaksi tutkijaa Tampereen teknillisestä yliopistosta. (Hyvinkään kaupunki 2016 s. 18)

Tampereen teknillisen yliopiston tutkijat Luukkonen ja Rantala (2015) osallistuivat suunnitelman laatimiseen ja tutkivat prosessia erityisesti sidosryhmätyön näkökulmasta. Heidän mukaansa sidosryhmätyöskentelyä suunniteltiin tunnistamalla sidosryhmiä, tutustumalla erilaisiin sidosryhmätyömenetelmiin ja pohtimalla kullekin sidosryhmälle soveltuvaa menetelmää. Suunnittelun perusteella päätettiin järjestää kaksi laajempaa sidosryhmätyöpajaa prosessin kannalta kriittisissä vaiheissa: vision määrittämisessä ja toimenpiteiden määrittämisessä. Poikkeihallinnollisuutta haluttiin korostaa järjestämällä sidosryhmätyöpajoja myös virkamiesten ja kaupungin hallinnon sisällä mahdollisimman paljon. Sidosryhmätyöskentelymenetelmiksi ideoitiin seuraavia:

- kysely kaupungin senioreille liikkumistottumuksista ja liikkumisympäristöstä
- lukiolaisille suunnattu visiotyöpaja, jossa voi esittää kehitysehdotuksia ja ideoita
- kysely koululaisten vanhemmille koulureittien koetusta turvallisuudesta
- kysely koululaisille koulumatkan kulkemisesta ja koulumatkan piirtäminen
- posterit ja flyerit kaupungilla kannustavat osallistumaan ja tiedottavat SUMP-työstä

- asukastapahtuma, jossa keskustelumahdollisuus, kyselyyn vastaaminen ja/tai palaute- & idealaatikko
- internetkysely nykyisistä liikkumistottumuksista ja kehittämistoiveista
- liikennesuunnittelun periaatteiden fact sheet keskeisimmistä moderneista suunnitteluperiaatteista lisäämään sidosryhmien tietoisuutta ja ymmärrystä
- skenaarioiden visualisointi visiokeskustelun pohjalle helpottamaan ymmärtämistä
- kysely ydinkeskustan yrittäjille toiveista, huolenaiheista, tyytyväisyydestä ja mielipiteestä eri kehityshankkeisiin
- tapaaminen ydinkeskustan yrittäjien kanssa tiedottaen SUMP:ista ja ideoiden & ehdotusten kerääminen
- SUMP-esittely paikallisessa päivälehdessä julkisen keskustelun ja näkyvyyden lisäämiseksi
- näkyvyyttä visiotyölle tiedottamiseksi ja motivoinniksi osallistumiselle
- sidosryhmätyöpajat yhdistyksille, edunvalvojille, asiantuntijoille jne.
- uutiskirje tai blogi sidosryhmille mahdollistaen prosessiin osallistumisen myös etänä.

Hyvinkäällä sidosryhmätyöskentely koettiin sekä vaikeaksi että antoisaksi suunnitelman laadinnassa projektipäällikkönä toimineen Kinnusen (2015) mukaan. Kinnunen piti keväällä 2015 esityksen aiheesta ”Osallistuminen kestävän liikkumisen kehittämisen kärkenä” ja eritteli tuolloin havaintoja sidosryhmätyöskentelystä Hyvinkään SUMP-suunnitelman laadinnassa. Hänen mukaansa Hyvinkäällä huomattiin, että aikataulut vaativat joustovaraa eikä kaikkea voida käsitellä kerralla. Siksi työskentelyn kärkiteemat on hyvä päättää etukäteen. Lisäksi huomattiin, että mielenkiintoisimmat ja rakentavimmat ajatukset tulevat usein muilta kuin tekniseltä sektorilta ja silloin, kun ei yritetä antaa valmiita vastauksia. Hyvinkäällä havaittiin myös, että ajatus, toimi tai aate menee helpommin läpi myös poliittisissa elimissä, kun sille on saatu vahva ja laaja kannatus. (Kinnunen 2015)

Hyvinkään kestävän liikkumisen suunnitelma 2030 pohjautuu suureen määrään aiempia suunnitelmia sekä edellä kuvattuun laajaan sidosryhmätyöhön. Suunnitelma pitää sisällään lyhyen kuvauksen Hyvinkään nykytilasta ja muutoksista tulevaisuudessa, kuvauksen kestävästä liikkumisesta, kestävän liikkumisen vision Hyvinkäälle vuodelle 2030, tavoitteet ja niihin tarvittavat toimenpiteet sekä ohjeita hyvinkään asukkaille ja yrityksille siitä, kuinka ne puolestaan voivat edistää kestävästä liikkumisesta Hyvinkäällä. Hyvinkään kestävän liikkumisen vision sisältö on koottu prosessin aikana pidetyistä työpajoista, joihin osallistui laaja joukko ihmisiä yrityksistä, kaupungin eri toimialoilta, työryhmistä, yhdistyksistä, politiikasta sekä Hyvinkään yhteiskoulun lukiosta. (Hyvinkään kaupunki 2016 Visio on tiivistetty yhteen lauseeseen ”Hyvinkäällä kaikkien on helppo liikkua terveellisesti puhtaassa ympäristössä!”). Lisäksi visiota on tarkennettu kahdeksan teeman alle jaotelluilla periaatteilla. Teemat ovat ”Toimiva Hyvinkää”, ”Monipuolinen Hyvinkää”, ”Kokeileva Hyvinkää”, ”Yhteinen Hyvinkää”, ”Tasa-arvo”, ”Liikkumisen helppous”, ”Terveys” sekä ”Viihtyisyys”. Tavoitteista on johdettu selkeä mittaristo, johon on merkitty nykytilanne sekä tavoiteltu kehityssuunta.

Suunnitellut toimenpiteet on jaoteltu neljään kokonaisuuteen, jotka ovat ”Kaikki lähellä”, ”Tärkeät valinnat”, ”Reitti selvä” ja ”Järjestelmä toimii”. Jokaiseen kokonaisuuteen on koottu siihen liittyviä toimenpiteitä siten, että otsikko kertoo tärkeimmän toimenpiteen ja sen alle on listattu tavoiteltavat

vaikutukset. Otsikoiden väri kertoo, minkä tahon vastuulla minkäkin toimenpiteen edistäminen on. Edistäviä tahoja ovat Askel-ryhmä, Tekniikka ja ympäristö -osasto sekä kaikki toimialat. Esimerkiksi Kaikki lähellä -kokonaisuuteen kuuluu liityntäpysäköinti, joka on tekniikka- ja ympäristöosaston vastuulla. Liityntäpysäköintiin liittyviä toimenpiteitä ovat lisätä helposti saavutettavia liityntäpysäköintipaikkoja ja parantaa pyöräpysäköinnin laatua. Yleisenä tavoitteena on sujuvat matkaketjut Hyvinkäältä pääkaupunkiseudulle. (Hyvinkään kaupunki 2016 s.14)

Hyvinkäällä on muodostettu mittaristo kestäväällä liikkumisella. Mittaristossa on nimetty tietyt seurattavat mittarit mittausyksiköineen. Mittareita ovat kestävien kulkutapojen yhteinen kulkumuoto-osuus, henkilöauton kulkumuoto-osuus alle 3 km matkoilla, väestön osuus 3 km säteellä keskustasta (% asukasluvusta), henkilöautotiheys (h-a/1000 as), pyöräliikenteen määrä (pp/kesäarki-vrk), paikallisliikenteen matkustajamäärä (1000 matkustajaa/v), liikenneonnettomuuksissa kuolleet tai loukkaantuneet, jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden määrä (hloä/v, 5 v keskiarvo), terveydenedistämisaktiivisuus (indeksi 0-100), tieliikenteen kasvihuonepäästöt (kt CO₂-ekv./v) sekä hengitettävien hiukkasten pitoisuus (µg/m³, vuosikeskiarvo). Jokaiselle mitattavalle ominaisuudelle on määritetty nykytilanne. Lisäksi tavoiteltu kehityssuunta on ilmaistu nuolella ylös tai alas. Esimerkiksi kestävien kulkutapojen yhteen laskettu kulkumuoto-osuus on nykytilassa 46 % ja tavoiteltua muutosta on kuvattu nuolella ylös. (Hyvinkään kaupunki 2016 s.11) Suunnitelman käytännön toteutusta ja kestävästä liikkumisesta edistämistä valvoo jatkossa Askel-työryhmä. (Hyvinkään kaupunki 2016 s.18)

4.3.2 Hämeenlinnan seudun kestävä ja turvallisen liikkumisen suunnitelma

Vuosina 2010–2011 Hämeenlinnan seudulle laadittiin seudullinen kestävä ja turvallisen liikkumisen suunnitelma, joka on toiminut pilottikohteena kestävä ja turvallisen liikkumisen suunnitelmasta ja sen laadintaprosessista (Ely-keskus 2011 s. 10). Hankkeen tavoitteena oli edistää turvallisempaa, terveellisempää ja ympäristöystävällisempää liikkumista Hämeenlinnan seudulla. Lisäksi haluttiin edistää eri toimialojen tietoisuutta omista tehtävistään ja keinovalikoimastaan kestävä ja turvallisen liikkumisen edistämiseksi. (Liikenne- ja viestintäministeriö et al. 2011 s. 1; ELY-keskus s.10)

Hämeenlinnan seudun kestävä ja turvallisen liikkumisen suunnitelma (EKOLIITU) on päivitetty ja uudistettu versio vuonna 2000 laaditusta Hämeenlinnan seudun liikenneturvallisuussuunnitelmasta (Ely-keskus 2011 s.10). Liikenneturvallisuussuunnitelmia on tehty Suomessa jo lähes kolmen vuosikymmenen ajan. Suunnitelmilla on tärkeä rooli valtakunnallisten liikenneturvallisuustavoitteiden jalkauttamisessa kuntiin sekä paikallisen liikenneturvallisuustyön aktivoimisessa, koordinoimisessa ja toteuttamisessa. Perinteisesti liikenneturvallisuussuunnitelmissa on keskitytty ihmisten liikennekäyttäytymiseen ja -asenteisiin, liikkumistaitoihin, liikennenympäristöön ja valvontaan. Liikenneturvallisuutta voidaan kuitenkin parantaa myös edistämällä kestävästä liikkumisesta, johon liittyy mm. vaikuttaminen liikkumistarpeisiin, kulkutavan valintoihin ja matkojen suunnitteluun. (Liikenne- ja viestintäministeriö et al. 2011 s.1) Kestävä ja turvallisen liikkumisen suunnitelmissa huomioidaan kaikki liikennemuodot ja tarkastellaan kokonaisvaltaisesti ihmisten liikkumisvalintoja ja liikkumista sekä

niihin vaikuttavia tekijöitä. Toimenpiteissä korostetaan keinovalikoiman monipuolisuutta ja kannustetaan poikkihallinnollisuuteen. Liikenteen kasvihuonepäästöihin ja liikenneturvallisuuteen pyritään vaikuttamaan samanaikaisesti ihmisten asenteisiin, motiiveihin ja osaamiseen vaikuttamalla sekä kehittämällä yhdyskuntarakennetta ja liikennejärjestelmää. (Ely-keskus 2011 s.9)

Suunnitelmassa on pyritty luomaan hyvät mahdollisuudet nykyistä kestävämpien ja turvallisempien liikkumisvalintojen tekemiselle ja huolehtimaan siitä, että näitä mahdollisuuksia myös motivoidutaan käyttämään. Suunnittelutyön keskeisimmät lähtökohdat olivat poikkihallinnollisuus, eri toimialojen kytkeminen suunnitteluun ja monipuolisen keinovalikoiman korostaminen. Päämääränä on tehdä turvallisesta ja kestävästä liikkumisesta helppoa, miellyttävää ja houkuttelevaa. (Liikenne- ja viestintäministeriö et al. 2011 s.2) Kestävää ja turvallista liikkumista on lähestytty kolmesta näkökulmasta: yhdyskuntarakenteen ratkaisut, ihmisten liikkumisvalinnat ja liikkumisen turvallisuus. Ihmisten valintoihin ja käyttäytymiseen voidaan vaikuttaa samanaikaisesti lisäämällä tietoisuutta, kehittämällä osaamista ja luomalla edellytyksiä. Suunnitelman aikajänne on kymmenen vuotta (Ely-keskus 2011 s.10).

EKOLIITU-suunnitelman laadintaan kuului laaja vuorovaikutus kuntien eri toimialojen edustajien, paikallisten sidosryhmien ja asiantuntijoiden kanssa. Hankkeen aikana järjestettiin seuraavat vuorovaikutustapahtumat (Liikenne- ja viestintäministeriö et al. 2011 s.1-2):

- 4 kpl laajan poikkihallinnollisen ohjausryhmän kokousta
- kysely asukkaille ja sidosryhmille liikkumisen nykytilasta ja ongelmista
- kyselyt liikennöitsijöille, poliisille ja pelastuslaitokselle
- tiedote ja kysely päättäjille heidän roolistaan ja vastuustaan
- seminaari päättäjille
- työpalaverit kuntien teknisen toimialan edustajien kanssa (2 kpl/kunta)
- 10 kpl työpalaveria/haastattelua kuntien eri hallintokuntien ja sidosryhmien kanssa
- maastokäynnit teknisen toimialan edustajien, ELY:n ja poliisin kanssa
- 4 kpl mediatiedotetta työn eri vaiheista.

Hämeenlinnan seudun kestävä ja turvallisen liikkumisen suunnitelman loppuraportti koostuu tiivistä tietopaketista seudun yhdyskuntarakenteen kehityksestä, liikenneturvallisuuden nykytilasta ja kehittämistapeista. Nykytilatarkastelun pohjalta seudulle luotiin pitkän aikavälin visio, toimintaa ohjaavat tavoitteet ja mittarit sekä laaja joukko toimenpiteitä tavoitteiden toteuttamiseksi. Suunnitelmaan kuuluu myös toimintamalliehdotus liikenneturvallisuuden ja kestävä liikkumisen edistämiseksi Hämeenlinnan seudulla. (Liikenne- ja viestintäministeriö et al. 2011 s.2) Turvallisen ja kestävä liikkumisen edistämisen näkökulmasta on tarkasteltu kävelyn ja pyöräilyn sekä joukkoliikenteen käytön edistämistä.

Yhteinen päämäärä on tiivistetty päävisioon sekä kolmeen osavisioon. Yhteiskunnalle ja yksilöille on laadittu omat erilliset päävisiot. Yhteiskunnan vastuulla on ”*Hämeenlinnan seutu tarjoaa turvallisen, terveellisen ja viihtyisän elinympäristön, jossa ihmiset voivat liikkua eri kulkutapoja monipuolisesti hyödyntäen. Pääosa arjen matkoista on mahdollista ja houkuttelevaa tehdä kävellen, pyörällä tai*

joukkoliikenteellä. Liikennejärjestelyt ovat kaikilla kulkutavoilla liikuttaessa ja kaikille liikkujaryhmille turvallisia. Liikkuminen myös koetaan turvalliseksi". Yksilöiden vastuulla on: *"Seudun asukkaat hyödyntävät elinympäristön heille tarjoamat kestävän ja turvallisen liikkumisen mahdollisuudet sekä osallistuvat aktiivisesti elinympäristönsä kehittämiseen. Seudun asukkaat ovat tietoisia liikkumisvalintojen vaikutuksista terveyteen, hyvinvointiin ja elinympäristöjen viihtyisyyteen".* Osavisiot käsittelevät poikkihallinnollista yhteisvastuuta, koordinoitua ja aktiivista paikallista toimintaa sekä päätöksentekoa, joka luo puitteet toiminnalle. Visioiden pyrkimyksiä on konkretisoitu tavoitteilla. Tavoitekokonaisuuksia ovat *"asumisen, työpaikkojen ja palvelujen sijainti tukee monipuolista liikkumista", "liikkumisvalinnat ovat kestävällä pohjalla" sekä "liikkuminen on vastuullista ja turvallisuushakuista".* Jokaiseen kokonaisuuteen on kirjattu muutama alatavoite. Esimerkiksi asumisen, työpaikkojen ja palveluiden sijaintiin liittyviä alatavoitteita ovat *"seudun yhdyskuntarakenne eheytyy", "palvelujen saavutettavuus kävellen ja pyörällä säilyy kohtuullisena", "työmatkojen keskipituuden kasvu hidastuu" ja "joukkoliikenteen vaikutusalueella asuvien määrä kasvaa".* (ELY-keskus 2011 s.18)

Hämeenlinnan seudulla kestävän ja turvallisen liikkumisen suunnitelmassa on määritelty mitattavia tavoitteita. Tavoitteita on nimetty paljon ja ne on jaoteltu yleisempiin päätavoitteisiin ja niihin liittyviin yksityiskohtaisempiin tavoitteisiin. Jokaiselle tavoitteelle on nimetty esimerkkimittareita, joilla muutosta voi arvioida. Esimerkiksi päätavoitteena on *"Kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen osuus matkoista kasvaa".* Sitä voidaan mitata kestävien kulkumuotojen kulkutapaosuudella (%), myytyjen joukkoliikennelippujen määrällä (%) ja ajoneuvoliikennemäärien kehityksen perusteella. Alatavoitteeksi on merkitty *"lyhyistä matkoista entistä useampi tehdään kävellen tai pyörällä", "pyöräilyn määrä kasvaa työ- ja opiskelumatkoilla", "joukkoliikenteen käyttö lisääntyy pitkillä työ- ja asiointimatkoilla", "henkilöautoliikenteen ja kuljetusten energiatehokkuus paranee".* (ELY-keskus 2011 s.41)

Hämeenlinnan seudulla on määritelty lähivuosien toimenpiteitä kestävän yhdyskuntarakenteen edistämiseksi. Jokaiselle toimenpidekokonaisuudelle on määritelty vastuu- ja yhteistyötahot, joita ovat joko kaikki kunnat, tietty kunta tai kunnan/kuntien osasto, esimerkiksi liikenne- ja kaavoitusosastot. Toimenpiteeksi on määritelty esimerkiksi *"Kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen edullisuusvyöhykkeiden määrittäminen ja vyöhykeajattelun sisällyttäminen kaavojen suunnittelumääräyksiin ja rakennusjärjestykseen".* Tähän vastuutahoksi määriteltiin kunnat; liikenne ja kaavoitus. (ELY-keskus 2011 s.21)

Suunnitelman vaikutuksia seurataan vuosittain seuraamalla toimenpiteiden toteutumista, asetettujen tavoitteiden saavuttamista ja yhteistyön toimivuutta. Suunnitelmassa esitettyjen linjausten ja toimenpiteiden toteutumisesta ja toiminnan jatkuvuudesta huolehtivat kestävän ja turvallisen liikkumisen työryhmät. Työryhmät perustettiin suunnitelman laadinnan aikana. Jokaisessa kunnassa on oma poikkihallinnollinen ryhmä, joka kokoaa yhteen kuntien eri toimialojen edustajia ja muita keskeisiä sidosryhmiä. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2011 s. 4)

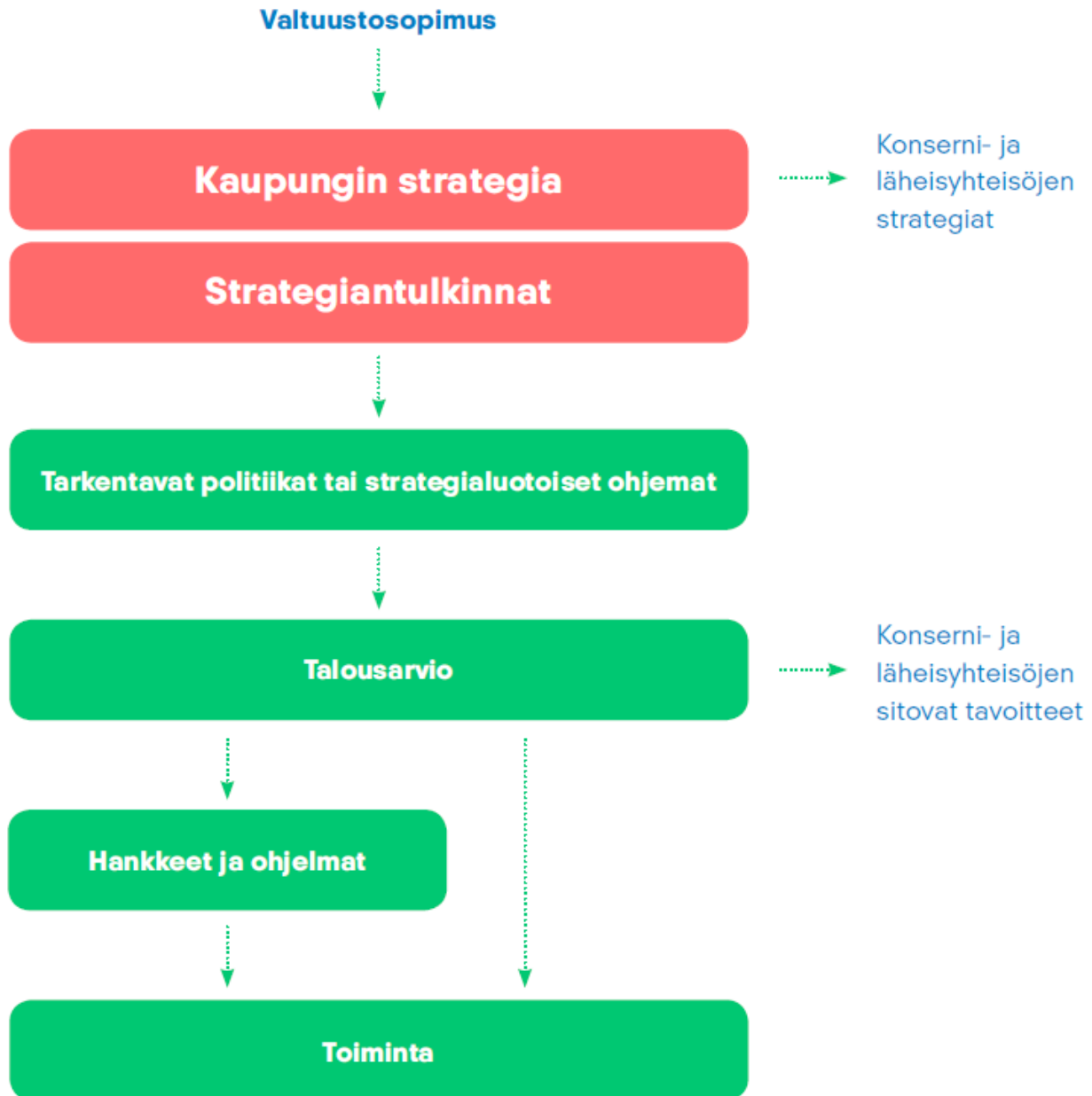
4.3.3 Lahden kaupungin strategia 2025

Motivan (2016 s.7) listauksessa Lahden kaupungin strategia mainitaan hyvänä esimerkkinä suomalaisesta SUMP-suunnitelmaa muistuttavasta suunnitelmasta. Lahden kaupungin strategiassa (Lahden kaupunki 2013) kuvataan, että strategia on kaupunkikonsernin keskeinen johtamisen väline sekä yhteinen tahdonilmaisu tavoiteltavasta tulevaisuudesta, muutoksesta, uudistumisesta ja kehittämisestä. Kaupunginvaltuuston hyväksymä strategia sitoo yksittäiset päätökset ja toimenpiteet osaksi pitkän aikavälin kehittämistä.

Kaupungin strategiassa tehdyt linjaukset toimivat pohjana kaikille kaupungissa tehtäville päätöksille, suunnitelmille ja toimenpiteille. Kaupungin strategia on Lahden ainoa strategia. Strategiaa täydentävät erilaiset politiikat, toimintaohjelmat ja strategialuonteiset suunnitelmat, jotka tulee kytkeä kaupungin strategiassa asetettuihin tavoitteisiin. Suunnitelman toteutuminen edellyttää, että valtuusto nojaa yksittäisissäkin päätöksissä tiukasti strategiakokonaisuuteen. Strategia konkretisoidaan talouden suunnittelussa, jossa keskeiset tavoitteet sisällytetään vuosittaiseen talousarvioon sitoviksi toiminnallisiksi tavoitteiksi. (Lahden kaupunki 2013 s.4) Kaupungin strategian roolia on havainnollistettu kuvassa 28.

Kaupungin strategian (Lahden kaupunki 2013 s. 8) lähtökohtana ovat olleet valtuustokaudella 2009-2012 tehdyt kunnianhimoiset linjaukset. Tuolloin asetettiin merkittävästi aiemmista tavoitteista poikkeava visio tehdä Lahdesta houkutteleva ja elinvoimainen ympäristökaupunki. Strategian aikajänne ulotettiin usean valtuustokauden yli, vuoteen 2025. Strategian laadinta koostui laaja-alaisesta valtuustotyöskentelystä ja virkamiesvalmisteluista. Strategiatyö alkoi syksyllä 2012 strategiakauden arvioinnilla sekä toimintaympäristö- ja nykytila-analyyseillä. Toimintaympäristöanalyysin tueksi laadittiin tulevaisuusskenaariot, jotka kuvaavat nykyhetkestä avautuvia, mahdollisia tulevaisuuden kehityspolkuja. Strategiatyöskentelyssä kaupunginvaltuusto ja virkamiehet arvioivat toimintaympäristön muutoksen ja skenaarioiden vaikutuksia Lahteen seuraavista näkökulmista:

- Miten aiemmat strategiset valinnat toimivat erilaisissa tulevaisuuden vaihtoehtoissa?
- Säilytetäänkö aiemmin valittu visio ja siihen liittyvät päämäärät?
- Mitä valintoja Lahden kaupungin pitäisi tai olisi mahdollista tehdä?
- Ovatko eri valinnoista johdetut toimenpiteet oikeita ja riittäviä?
- Miten strategiaa pitäisi muuttaa?



Kuva 28. Lahden kaupungin strategia johtamisvälineenä (Lahden kaupunki 2013 s.6).

Lahden kaupungin strategia sisältää kaupungin vision ja sitä tarkentavat strategiset päämäärät, jotka tähtäävät vuoteen 2025. Visio ilmaisee tulevaisuuden tahtotilan, jota kohti kaupunkia kunnianhimoisesti kehitetään. Lahden visiona vuodelle 2025 on olla ”houkutteleva ja elinvoimainen ympäristökaupunki”. Kaupunkistrategiaan kuuluu kuusi strategista päämäärää: ”Lahti on kasvava ja kilpailukykyinen”, ”Kaupunki turvaa edellytykset asukkaiden hyvinvoinnille”, ”Kaupunkikonserni on uudistumiskykyinen, tehokas ja toimii ympäristölähtöisesti”, ”Kaupungin talous on tasapainossa pitkällä aikavälillä”, ”Lahti houkuttelee erityisesti työikäistä väestöä ja lapsiperheitä” sekä ”Lahti on kestävä kehityksen edelläkävijä ja kansainvälisesti tunnettu ympäristökaupunki”. Strategiset päämäärät täydentävät vision pitkän aikavälin tavoitteita. Ne täsmentävät, mitä visiolla tarkoitetaan, minkä halutaan muuttuvan ja mihin suuntaan kehitystä ohjataan. Kaupunkistrategiaa käsitellään kolmesta näkökulmasta, jotta mikään yksittäinen teema ei korostuisi liikaa ja erilaiset haasteet tulisi huomioida.

riittävän kattavasti. Tarkastelunäkökulmat ovat ”yhdyskunta ja elinvoima”, ”asukas” ja ”kaupunkikonserni”. Kolme strategisista päämääristä liittyy suoraan strategiaan näkökulmiin ja kolme koskee kaikkia strategisia näkökulmia. Visiosta ja päämääristä on johdettu menestystekijöitä eli asioita, joissa kaupungin on onnistuttava, jotta tavoitteet saavutettaisiin. Menestystekijöitä ovat esimerkiksi ”Kehitetään tiivistä, kestävän kehityksen mukaista yhdyskuntarakennetta sekä toteutetaan erinomainen julkisen ja kevyenliikenteen järjestelmä” sekä ”Vahvistetaan keskusta-alueen vetovoimaa ja tehdään elinvoimaa kasvattavia investointeja”. (Lahden kaupunki 2013) Strategiset päämäärät ja menestystekijät on koottu selkeään taulukkoon näkökulmittain kuvan 29 mukaisesti.

Yhdyskunta ja elinvoima	Asukas	Kaupunkikonserni	
A Lahti on kasvava ja kilpailukykyinen 	B Kaupunki turvaa edellytykset asukkaiden hyvinvoinnille 	C Kaupunkikonserni on uudistumiskykyinen, tehokas ja toimii ympäristölähtöisesti 	
A1 Kehitetään Lahden kaupunkiseutua kansainvälisesti merkittävänä, ympäristö- ja muotoiluosaamiseen sekä käytäntölähtöiseen innovaatiotoimintaan erikoistuneena innovaatio- ja elinkeinokeskittymänä A2 Tuetaan yritysten perustamista ja kasvua sekä sijoittumista Lahden kaupunkiseudulle A3 Vahvistetaan ja profiloitetaan vetovoimaa luovia vapaa-aika-, kulttuuri- ja urheilupalveluita ja tapahtumia sekä niihin liittyvää yritystoimintaa	B1 Kehitetään tehokas ja asiakaslähtöinen palvelujärjestelmä B2 Palveluissa lisätään asukkaan omaa vastuuta ja omatoimisuutta B3 Ehkäistään syrjäytymistä ja huono-osaisuuden kasautumista sekä tuetaan suvaitsevaisuutta, monikulttuurisuutta ja yhteisöllisyyttä	C1 Toiminnan tuottavuutta parannetaan koko organisaatiossa C2 Kehitetään suunnitelmallisesti johtamisosaamista C3 Parannetaan henkilöstön työhyvinvointia ja kaupungin houkuttelevuutta työnantajana	D Kaupungin talous on tasapainossa pitkällä aikavälillä 
A4 Tiivistetään yhteistyötä metropolin ydinalueen ja Lahden kaupunkiseudun kuntien kanssa A5 Vahvistetaan keskusta-alueen vetovoimaa ja tehdään elinvoimaa kasvattavia investointeja A6 Vahvistetaan kaupungin viestintää, kaupunkimarkkinointia ja maineen hallintaa	B4 Otetaan käyttöön uusia osallistumistapoja sekä kannustetaan asukkaita osallistumaan käyttämiensä palveluiden ja ympäristönsä kehittämiseen B5 Lahdesta tehdään lapsiystävällinen kaupunki		E Lahti houkuttelee erityisesti työikäistä väestöä ja lapsiperheitä 
A7 Kehitetään tiivistä, kestävän kehityksen mukaista yhdyskuntarakennetta sekä toteutetaan erinomainen julkisen ja kevyenliikenteen järjestelmä A8 Konserni edistää ekologisen, resurssitehokkaan rakennetun ympäristön sekä siihen liittyvien edelläkävijäalueiden ja -kohteiden syntymistä	B6 Konserni tukee ja auttaa asukkaita tekemään ympäristöystävällisempiä valintoja	C4 Konserni toimii ympäristölähtöisesti. Ilmasto- ja ympäristövaikutusten pienentäminen, ilmastomuutokseen sopeutuminen sekä resurssitehokkuus huomioidaan kaikessa toiminnassa, hankinnoissa ja investoinneissa	F Lahti on kestävän kehityksen edelläkävijä ja kansainvälisesti tunnettu ympäristökaupunki 

Kuva 29. Lahden kaupungin strategiset päämäärät ja menestystekijät näkökulmittain (Lahden kaupunki 2013 s.19).

Kaupungin visioon liittyy kriittiset mittarit jotka tarkentavat asetettuja tavoitteita ja auttavat arvioimaan kaupungin kehitystä. Kriittiset mittarit asettavat tavoitteen kasvihuonepäästöjen määrälle, väestön nettomuutokselle, nettotyöpaikkakasvulle ja kaupungin tulostavoitteelle. Menestystekijät ja niihin liittyvät arviointikriteerit tai mittarit on yhdistetty tulostavoitteiksi. Tulostavoiteissa osoitetaan jokaiselle menestystekijälle joukko mittareita ja seurattavia toimenpiteitä. (Lahden kaupunki 2013)

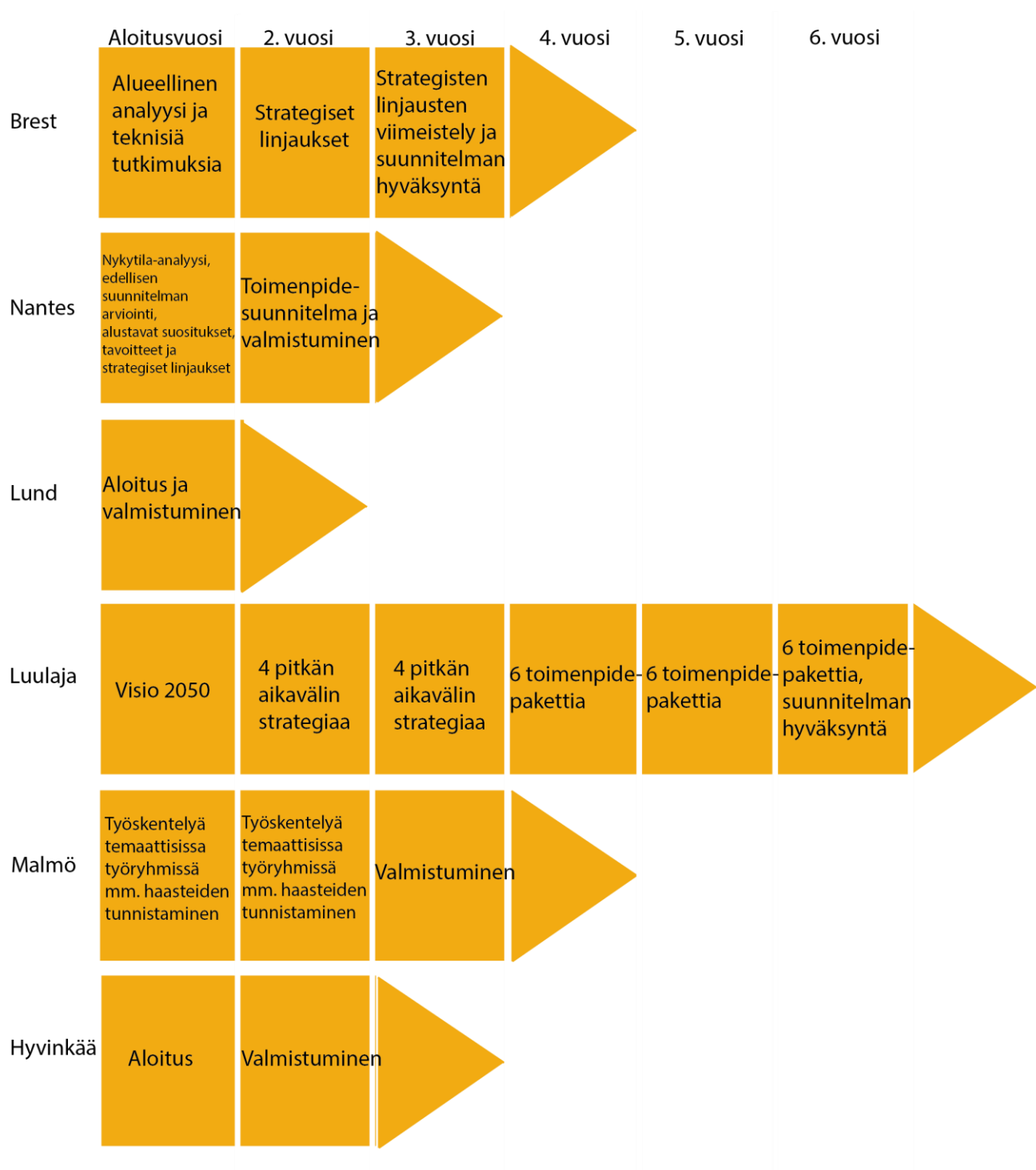
Vuonna 2013 julkaistua kaupungin strategiaa suunniteltiin päivitettävän ja arvioitavan seuraavan keran valtuustokauden 2013-2016 puolivälissä tai aiemmin, mikäli kaupungin toimintaympäristössä tapahtuu merkittäviä muutoksia. Valtuustokauden päättyessä vuonna 2016 strategiaa on tarkoitus arvioida laajemmin. Arviointikeinoina ovat menestystekijöihin liittyvät mittarit tai arviointikriteerit sekä

toimialojen, taseyksiköiden ja keskeisten konserniyhtiöiden tekemät itsearviointit. Lisäksi arviointia täydentävät hyvinvointi- ja ympäristökertomukset sekä muut selvitykset. (Lahden kaupunki 2013)

4.4 CASE-kohteiden vertailu

Kohteissa toteutettuja suunnitelmia ja niiden laajuutta vertaillen on huomioitava kaupunkien koerot. Tampereella on noin 227 000 asukasta (Tilastokeskus 2016). Brestin seutu (213 000) on suunnilleen samaa kokoluokkaa Tampereen kanssa. Nantes (600 000) on selvästi Tamperetta suurempi. Myös Malmö (307 000) on suurempi kuin Tampere. Lund (116 000), Luulaja (47 000), Lahti (119 000), Hämeenlinna (68 000) ja Hyvinkää (46 000) ovat Tamperetta selvästi pienempiä. Kohteilla on myös erilaiset taustat kestävien kaupunkiliikenteen suunnitelmien suhteen. Nantesissa ja Lundissa on laadittu jo kolme suunnitelmaa, Nantesissa vuosina 1991, 2000 ja 2011 ja Lundissa vuosina 1999, 2006 ja 2014. Brestin seudulla on julkaistu kaksi suunnitelmaa vuosina 2002 ja 2014. Ensimmäiset suunnitelmansa ovat laatineet Luulaja (2013), Malmö (2015) ja Hyvinkää (2016). Hämeenlinnassa ja Lahdessa ei ole julkaistu vielä yhtäkään täysin SUMP-konseptin mukaista suunnitelmaa. Hämeenlinnan kestävän ja turvallisen liikkumisen suunnitelma julkaistiin vuonna 2012 ja Lahden kaupungin strategia vuonna 2013.

Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman laatimiseen on kulunut yleensä kohteissa 2-3 vuotta, mutta työn kesto vaihteli mm. SUMP-suunnitelmien laadintakokemuksen ja valitun laajuuden perusteella. Brestin seudulla suunnitelman laadintaan kului noin 3 vuotta, Nantesissa noin 2 vuotta, Lundissa vuosi, Luulajassa noin 6 vuotta, Malmössä 2-3 vuotta ja Hyvinkäällä n. 1,5 vuotta.



Kuva 30. Työskentelyn kesto ja vaiheet CASE-kohteissa.

Kaikissa kohteissa työskentelyssä oli tiiviisti mukana monipuolinen ryhmä erilaisia osaajia. Kaupungin osastoista olivat eri kohteissa edustettuna ainakin:

- kaupunkisuunnittelu,
- talouskehittäminen,
- liikenne,
- asuminen,
- energia,
- ekologia,
- ympäristöosasto,
- kunnan hallitus,
- katuosasto,
- kiinteistötoimi,
- palveluosasto,
- pelastuslaitos,
- esikoulu ja
- peruskoulu.

Kaupungin ulkopuolisista toimijoista mukaan oli otettu:

- liikenne- ja tiealan johtajia,
- kaupungin alueen hallinto,
- kansalliset liikennealan asiantuntijat ja tutkijat sekä
- terveyden, liikunta-alan ja kestävän kehityksen asiantuntijat.

Monissa kohteissa osallistuvat tahot oli ryhmitelty työryhmiin. Jokaiselle työryhmälle oli määritelty suunnitelman laadinnassa ja toteuttamisessa oma roolinsa. Lundissa käytettiin neljää työskentelyryhmää: viiteryhmä, kontrolliryhmä, johtoryhmä ja työryhmä. Malmössä työskentelyryhmiä oli viisi: tilaajaryhmä, johtoryhmä, projektiryhmä, laatijaryhmä ja temaattiset työryhmät. Hyvinkäällä oli käytössä kaksi työryhmää: ohjausryhmä ja projektiryhmä.

Työskentelyyn on kaikissa kohteissa kuulunut monipuolista sidosryhmätyöskentelyä, vaikka työskentelytavat ja työskentelyn laajuus vaihtelevatkin. Kohteissa järjestettiin:

- teemoitettuja työryhmätilaisuuksia,
- yleisiä tilaisuuksia,
- puhelinkysely,
- paneelikeskustelu,
- keskustelua etujärjestöjen (mm. vammaisia edustava etujärjestö, ympäristönsuojeluyhdistykset, liikenneturvallisuutta edistävät järjestöt) kanssa,
- ”pyöreän pöydän kokouksia” alueen ammattilaisille,
- avoimia keskustelutilaisuuksia,

- aiheeseen liittyvä kiertue (kyläyhdistykset, koululaisryhmät, puolueet, yritykset),
- avoin kahvila,
- avoin seminaari ja
- kirjallinen kysely.

Monessa kohteessa järjestettiin erillisiä visio-, tavoite- ja toimenpidetyöpajoja. Työpajoja suunnattiin mm. kaupunginvaltuustolle, kunnan virkamiehille, projektin työryhmille, yritysten edustajille, yhdistyksille ja opiskelijoille. Tiedotuskanavana käytettiin nähtäville asettamista, verkkosivuja, facebookia, mediatiedotteita sekä tapahtumia, kuten nuorten parlamenttia.

Kohteissa pitkän tähtäimen visio tähtäsi noin 15-35 vuoden päähän. Tavoitteeksi asetettiin vuodet 2030 ja 2050. Välietappi tai lyhyemmän tähtäimen tavoitteet asetettiin usein noin viiden vuoden päähän, vuoteen 2015 tai 2020 riippuen julkaisuajankohdasta. Yleensä suunnitelmissa asetettiin kulkumuototavoitteita erikseen jokaiselle kulkumuodolle. Malmössä asetettiin erillisiä kulkumuototavoitteita toiminnoiltaan erillisille alueille. Tavoitteet ja toimenpiteet oli yleensä jaoteltu ryhmiin. Esimerkiksi Nantesissa muodostettiin toimenpidepaketteja, jotka sisälsivät tavoitteet ja niitä toteuttavat toimenpiteet. Lundissa ja Luulajassa visioilla, tavoitteilla ja toimenpiteillä oli selkeästi määritelty suhteet, joita kuvattiin ympyräkaaviolla. Mittarit on joskus sisällytetty suoraan tavoitteisiin ja joskus esitetty tavoitteiden lisäksi erillisenä. Esimerkiksi Lundissa tavoitteet esitettiin suoraan mitattavassa muodossa. Mitattavat tavoitteet kuvattiin selkeästi prosentteina tai sanallisesti kuvaten muutossuuntaa laadintahetken verraten. Seurantamenetelminä olivat kehityksen tarkastelu mittareiden avulla ja suunnitelmassa esitettyjen toimenpiteiden toteutumisen seuranta. Esimerkiksi Lundissa seurannan tulokset kootaan vuosittain verkossa julkaistavaan seurantaraporttiin. Nantesissa, Lundissa ja Brestin seudulla suunnitelmia on päivitetty 7-12 vuoden välein. Ruotsissa suunnitelmia on ollut tapana päivittää 8-10 vuoden välein, mutta TRAST-ohjeistuksen mukaan suunnitelmia tulee päivittää jatkuvasti. Malmössä suunnitelman päivitys aiotaan toteuttaa samanaikaisesti yleiskaavan päivityksen kanssa.

Kohteissa kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelma on aina tiiviisti sidoksissa muihin suunnitelmiin ja kaavoitukseen. Selkeimmissä suunnitelmissa suunnitelmien keskinäinen suhde on määritelty huolellisesti ja erillisiä suunnitelmia ei ole kovin montaa. Esimerkiksi Luulajassa kestävän liikkumisen suunnitelma on yksi yleiskaavaan sisältyvä ohjelma. Tällöin kestävän liikkumisen suunnitelman visio- ja tavoitetyö on tehty yleisemmällä tasolla osana yleiskaavatyötä. Malmössä kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelma on yleiskaavalle rinnakkainen asiakirja, joka kokoa yhteen liikenteeseen liittyviä tavoitteita yleiskaavasta ja muista suunnitelmista. Brestin seudulla kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelma on yhdistetty paikalliseen maankäyttöön, paikalliseen asunto-ohjelmaan sekä alueelliseen energia- ja ilmastosuunnitelmaan. Suomalaisista suunnitelmista Lahden kaupungin strategia luo selkeän pohjan kaikelle kaupungin suunnittelulle ja toiminnalle.

5 LÄHTÖKOHTA TAMPEREEN SUMP-SUUNNITELMAN LAADINNALLE

Olemassa oleviin suunnitelmiin perehtyminen on hyvä tapa arvioida suunnittelukohteen nykytilaa, ottaa selvää kestävästä kaupunkiliikenteen suunnitelmaan vaikuttavista ylemmän tason suunnitelmista sekä tutkia, kuinka läheisesti olemassa olevat suunnitelmat muistuttavat kestävästä kaupunkiliikenteen suunnitelmia. Tampereen kaupunkia velvoittavat EU-tasoiset, valtakunnalliset, maakunnalliset ja seudulliset suunnitelmat ja tavoitteet. Lisäksi Tampereen kaupunki on tehnyt lukuisia omia selvityksiä ja suunnitelmia, joihin liittyy erilaisia visioita, tavoitteita ja toimenpidesuunnitelmia.

5.1 EU-tasoiset, valtakunnalliset ja maakunnalliset suunnitelmat

Tampereen kestävästä liikkumisesta suunnittelua ohjaavat EU-tasolla mm. tavoitteet ilmastonmuutoksen torjunnasta, liikenneturvallisuuden parantamisesta, älyliikenteen roolin kasvattamisesta sekä kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen edistämisestä. Valtakunnallisella tasolla toimintaa ohjaavat Tampereen kaupungin & Rambollin listauksen mukaan (2014 s.7):

- valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet (VAT)
- maankäyttö- ja rakennuslaki ja sen tavoitteet
- hallituksen liikennepoliittiset tavoitteet 2012-2022
- valtakunnallinen tieliikenteen turvallisuussuunnitelma
- kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallinen strategia
- kansallinen älyliikenteen strategia.

Maakuntatasoisia tavoitteita on asetettu Pirkanmaan maakuntastrategiassa, Pirkanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa ja valmisteilla olevassa Pirkanmaan maakuntakaavassa vuodelle 2040 (Tampereen kaupunki & Ramboll 2014 s.7).

PIRKANMAAN LIIKENNEJÄRJESTELMÄSUUNNITELMA

Pirkanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma kuvaa Pirkanmaan liikennejärjestelmän kehittämistarpeet ja toimenpiteet tavoitteiden saavuttamiseksi. Suunnitelma tähtää vuoteen 2040. Tavoitteena on määrittää Pirkanmaan rooli valtakunnan liikennejärjestelmässä, aikaansaada yhteinen näkemys Pirkanmaan liikennejärjestelmän kehittämisestä, sovittaa yhteen maakunnan ja Tampereen kaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelmat, tunnistaa tarvittavat kehittämistoimenpiteet, laatia toteutuksesta aiesopimus sekä määrittää, miten maakunnallista liikennejärjestelmätyötä jatketaan. (Pirkanmaan liitto 2012 s.5)

Liikennejärjestelmäsuunnitelma sisältää päävision, joka kuvaa Pirkanmaan liikennejärjestelmän tavoitetilaa tulevaisuudessa. Päävision mukaan ”Pirkanmaan liikennejärjestelmää ylläpidetään ja ke-

hitetään tukien elinkeinoelämän kasvua sekä turvallista ja sujuvaa ihmisten arkea. Liikennejärjestelmän kehittäminen vahvistaa edelleen Tampereen asemaa tärkeänä liikenteellisenä solmupisteenä. Kaikessa toiminnassa otetaan huomioon maakunnan ja sen eri osien asiakastarpeet ja toiminnan taloudellisuus. Pirkanmaalaiset haluavat asua ja liikkua kestäväällä tavalla”. Päävisiota tarkentavat osavisiot, jotka käsittelevät liikennejärjestelmän toimivuutta, taloudellisuutta, sosiaalista tasa-arvoa ja turvallisuutta. Lisäksi visiossa huomioidaan ympäristö sekä alue- ja yhdyskuntarakenne. Tavoitteisiin pyritään vastaamaan toimenpiteillä, jotka on ryhmitelty kahteen pääteemaan: Pirkanmaan ulkoista kilpailukykyä edistäviin toimenpiteisiin ja maakunnan asukkaiden arjen liikkumisen sujuvuutta ja turvallisuutta palveleviin toimenpiteisiin. (Pirkanmaan liitto 2012 s.5)

5.2 Seudulliset suunnitelmat

Tampereen kaupunkiseutu muodostuu 8 kunnasta, jotka ovat Kangasala, Lempäälä, Nokia, Orivesi, Pirkkala, Tampere, Vesilahti ja Ylöjärvi. Tampereen kaupunkiseutu on Suomen kakkoskeskus, joka kasvaa nopeasti. Seudulla on yli 370 000 asukasta ja yli 15 000 yritystä. (Tampereen kaupunkiseutu 2016)

Tampereen kaupungin & Rambollin (2014 s.7) mukaan Tampereen seudulla ollaan asetettu tavoitteita mm. seuraavissa:

- Tampereen kaupunkiseudun strategiassa
- Tampereen kaupunkiseudun ilmastostrategiassa
- Tampereen kaupunkiseudun rakennesuunnitelmassa 2040
- Tampereen kaupunkiseudun kehittämisohjelmassa
- Tampereen kaupunkiseudun asuntopoliittisessa ohjelmassa 2030
- Tampereen kaupunkiseudun kävelyn ja pyöräilyn kehittämisohjelmassa 2030
- Tampereen seudun joukkoliikennesuunnitelmassa
- Lähijunaliikenteen kehittämisselvityksessä
- TASE 2025 liikennejärjestelmän kehittämisohjelmassa
- maankäytön, liikenteen ja asumisen MAL-aiesopimuksessa.

5.2.1 TASE 2025 -liikennejärjestelmän kehittämisohjelma

TASE 2025 -kehittämisohjelma on Kangasalan, Lempäälän, Nokian, Oriveden, Pirkkalan, Tampereen, Vesilahden ja Ylöjärven laatima liikennejärjestelmän pitkän aikavälin kehittämisohjelma. Tampereen seudun liikennejärjestelmän kehittämisvision mukaan ”Liikennejärjestelmä toimii tehokkaasti ja laadukkaasti vahvistaen Tampereen kaupunkiseudun asemaa valtakunnan vetovoimaisimpana alueena”. Kehittämisohjelma sisältää joukkoliikenteen, pääväylästä, keskustojen sekä kevyen liikenteen kehittämiseen liittyvät toimenpiteet, jotka edesauttavat kaupunkiseudun rakennesuunnitelman toteutumista. (Tampereen kaupunkiseutu & Strafica 2010 s.3)

5.2.2 Tampereen seudun joukkoliikennesuunnitelma

Tampereen seudun joukkoliikennesuunnitelma hahmottelee joukkoliikenteen kehittämistoimenpiteitä kaupunkiseudulla noin kymmeneksi vuodeksi. Suunnitelman laadinnan taustalla on vuonna 2009 voimaan tullut joukkoliikennelaki, joka edellyttää vastuuviranomaisen muodostamista, palvelutasomäärittelyn laatimista sekä joukkoliikenteen järjestämistavasta päättämistä. (Tampereen kaupunkiseutu 2011 s.4)

Suunnitelman keskeisenä tavoitteena on, että seudun joukkoliikenne on eri matkustajaryhmien käytävissä, työ- ja asiointipalvelut on mahdollista saavuttaa kohtuullisessa ajassa ilman autoa sekä tiedot liikennepalveluista ovat helposti saatavilla. Suunnitelmassa on muodostettu esitys palvelutasomäärittelyksi, joka sisältää palvelutasokriteerit ja alueelliset palvelutasotavoitteet. Lisäksi on tutkittu linjaston kehittämisvaihtoehtoja, joukkoliikenteen tariffijärjestelmää, keinoja parantaa matkustajainformaatiota sekä laadittu toimenpideohjelma. (Tampereen kaupunkiseutu 2011 s.4)

5.2.3 Lähijunaliikenteen kehittämisselvitys

Lähijunaliikenteen kehittämisselvitys on Tampereen kaupunkiseudun tutkimus lähijunaliikenteen kehittämismahdollisuuksista. Seudulla on vahvaa halukkuutta kehittää raideliikennettä ja tarjolla on valmiita raiteita kaikkiin suuntiin. Selvityksessä pyrittiin löytämään realistinen kehittämisspolku, jossa voitaisiin edetä vaihe vaiheelta nykytilanteesta kohti kattavaa lähijunaliikenteen järjestelmää. Selvitys pohjautuu Tampereen kaupunkiseudun rakennesuunnitelmaan 2030, jossa joukkoliikennejärjestelmä perustuu linja-autoihin, raitiotiehen ja junaliikenteeseen. (Tampereen kaupunkiseutu 2012b s.8-9)

Lähijunaliikenteen selvitys tukee seudun ja ympäryskuntien yhteistä tavoitetta luoda toimiva, kestäväälle pohjalle rakennettu maankäytön ja liikenteen kokonaisuus. Selvitys sisältää lähijunaliikenteen vision, vaikutusten arvioinnin, lähijunaliikenteen kehittämisvaiheet sekä suosituksen jatkotoimenpiteiksi. (Tampereen kaupunkiseutu 2012b s.8)

5.2.4 Tampereen kaupunkiseudun ilmastostrategia 2030

Tampereen kaupunkiseudun ilmastostrategia on Kangasalan, Lempäälän, Nokian, Oriveden, Pirkkalan, Tampereen, Ylöjärven ja Vesilahden yhteinen suunnitelma päästöjen vähentämisestä. Suunnitelma sisältää eri toimialoja koskevat vähennystavoitteet ja toimenpideohjelman, joka ohjaa kuntia vähentämään kasvihuonepäästöjä Euroopan unionin Suomea koskevien tavoitteiden mukaisesti sekä varautumaan ilmastomuutoksen seurauksiin. Lähtötietoina on käytetty Euroopan unionin aiheita käsitteleviä direktiivejä ja direktiiviehdotuksia, hallituksen pitkän aikavälin ilmasto- ja energias strategiaa ja muita valtakunnallisia linjauksia. (Tampereen kaupunkiseutu et al. 2010 s.3)

Seutu linjaa ilmastotyön päävisioksi, että Tampereen kaupunkiseutu on Suomen kärkitasoa kasvihuonepäästöjen vähentämisessä. Tavoitteena on vähentää päästöjen määrää vähintään 40 % vuoteen 2030 mennessä vuoden 1990 tasosta laskettuna. Päästöjen määrää pyritään vähentämään luomalla seudulle

yhteiset pelisäännöt yhteiskunnan hajautumisen ehkäisemiseksi sekä painottamalla liikennejärjestelmässä joukkoliikennettä, kävelyä ja pyöräilyä. Tampereen kaupunkiseudulla väestön voimakas kasvu aiheuttaa erityisiä haasteita päästöjen vähentämiselle. Nopea väestönkasvu tulee aiheuttamaan energiankulutuksen lisääntymisen valtakunnallista keskiarvoa nopeammin, jos energiankulutuksen kasvuun ei puututa. (Tampereen kaupunkiseutu et al. 2010)

Ilmastostrategiassa tarkastellaan päästöjen näkökulmasta maankäyttöä ja yhdyskuntarakennetta, liikennettä, rakennuksia ja rakentamista, energiatehokkuutta ja sähköä, energiatuotannon kehittämistä ja jätteiden polttoa, jätehuoltoa, hankintoja ja kulutusta sekä elinkeinopolitiikkaa, teollisuutta ja osaaamista. Osa-alueiden tarkastelussa kuvataan nykytila sekä määritetään visiot, tavoitteet ja toimenpiteet. Lisäksi arvioidaan muun muassa visioiden realistisuutta ja kaupunkirakenteen tiivistämisen vaikutuksia päästöjen määrän kehitykseen.

5.2.5 Rakennesuunnitelma 2040

Rakennesuunnitelma 2040 on Kangasalan, Lempäälän, Nokian, Oriveden, Pirkkalan, Tampereen, Vesilahden ja Ylöjärven yhteinen suunnitelma, joka ohjaa kaupunkiseudun kehittämistä pitkällä tähtäimellä. Siinä tarkastellaan seutua kokonaisuutena, sovitetaan yhteen kuntien maankäyttöä ja esittää ratkaisuja kestävän kasvun toteuttamiselle. Rakennesuunnitelmaan on koottu kaupunkiseudun tuoreimmat linjaukset ja niitä on hyödynnetty samanaikaisesti valmisteilla olevassa Pirkanmaan maakuntakaavassa 2040. (Tampereen kaupunkiseutu 2014)

Rakennesuunnitelma pohjautuu ennusteeseen, jonka mukaan kaupunkiseudulla tulee olemaan 480 000 asukasta vuonna 2040. Tampereen seudulla varaudutaan siis n. 115 000 uuteen asukkaaseen ja n. 60 000 työpaikan lisäystarpeeseen. Rakennesuunnitelmassa määritetään yleispiirteisesti, mihin kasvu ohjataan yhdyskuntarakenteessa. Suunnitelmassa kasvu ohjataan pääasiassa täydentämään nykyistä yhdyskuntarakennetta sekä vahvistamaan joukkoliikenneväyliä. Samalla on mahdollista uudistaa liikkumistapoja nykyistä kestävämpään suuntaan. (Tampereen kaupunkiseutu 2014) Rakennesuunnitelmassa kuvataan myös palveluverkon suunnittelun seudulliset pääperiaatteet.

Tampereen kaupunkiseudun strategiavisiona on kehittyä sujuvan elämän, kestävän kasvun ja yhteistyön edelläkävijänä. Rakennesuunnitelma perustuu yhdeksään tavoitteeseen, jotka ovat väestökasvuun varautuminen, yhdyskuntarakenteen tiivistäminen, keskustojen ja keskusten kehittäminen, asuinympäristöjen laadun ja monipuolisuuden parantaminen, elinkeinoelämän kasvun vahvistaminen, liikkumisen tapojen uudistaminen, palvelujen saavutettavuuden parantaminen, seudullisesti merkittävien hankkeiden toteuttamisen edistäminen ja suunnitelman sitovuuden ja toteuttamisen ohjelmoinnin parantaminen. (Tampereen kaupunkiseutu 2014)

5.2.6 Valtion ja Tampereen kaupunkiseudun kuntien välinen MAL-aiesopimus 2016–2019

MAL-aiesopimus kuvaa Tampereen kaupunkiseudun ja valtion yhteistä tahtotilaa kaupunkiseudun maankäytön, asumisen ja liikenteen kehittämisestä. Sopijapuolet sitoutuvat edistämään sopimuksessa esitettyjen tavoitteiden ja toimenpiteiden toteuttamista. Sopimuksen sisällön lähtökohtana ovat Tampereen kaupungin kasvusopimushanke sekä valtion ja Tampereen kaupungin välinen aiesopimus raitiotien rakentamisesta. Sopimuksella edistetään hallitusohjelman tavoitteiden ja toimenpiteiden, valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden sekä kansallisten ilmasto- ja energiatavoitteiden toteuttamista Tampereen kaupunkiseudulla. (Tampereen kaupunkiseutu et al. 2016 s.3-4)

Sopimuksessa asetetaan tavoitteeksi eheyttää kaupunkiseudun yhdyskuntarakennetta ohjaamalla asuminen, työpaikkoja, ja palveluita nykyiseen rakenteeseen, keskustoihin ja joukkoliikennevyöhykkeelle. Kaavoituksella ja liikennejärjestelmäsuunnittelulla pyritään edistämään kestävästä liikkumisesta. Osapuolet sitoutuvat edistämään tietoon pohjautuvien digitaalisten liikennepalvelujen syntymistä ja vaihtoehtoisten energiamuotojen käytön lisäystä joukkoliikenteessä. (Tampereen kaupunkiseutu et al. 2016 s.3-4)

5.2.7 Tampereen kaupunkiseudun kävelyn ja pyöräilyn kehittämisohjelma 2030

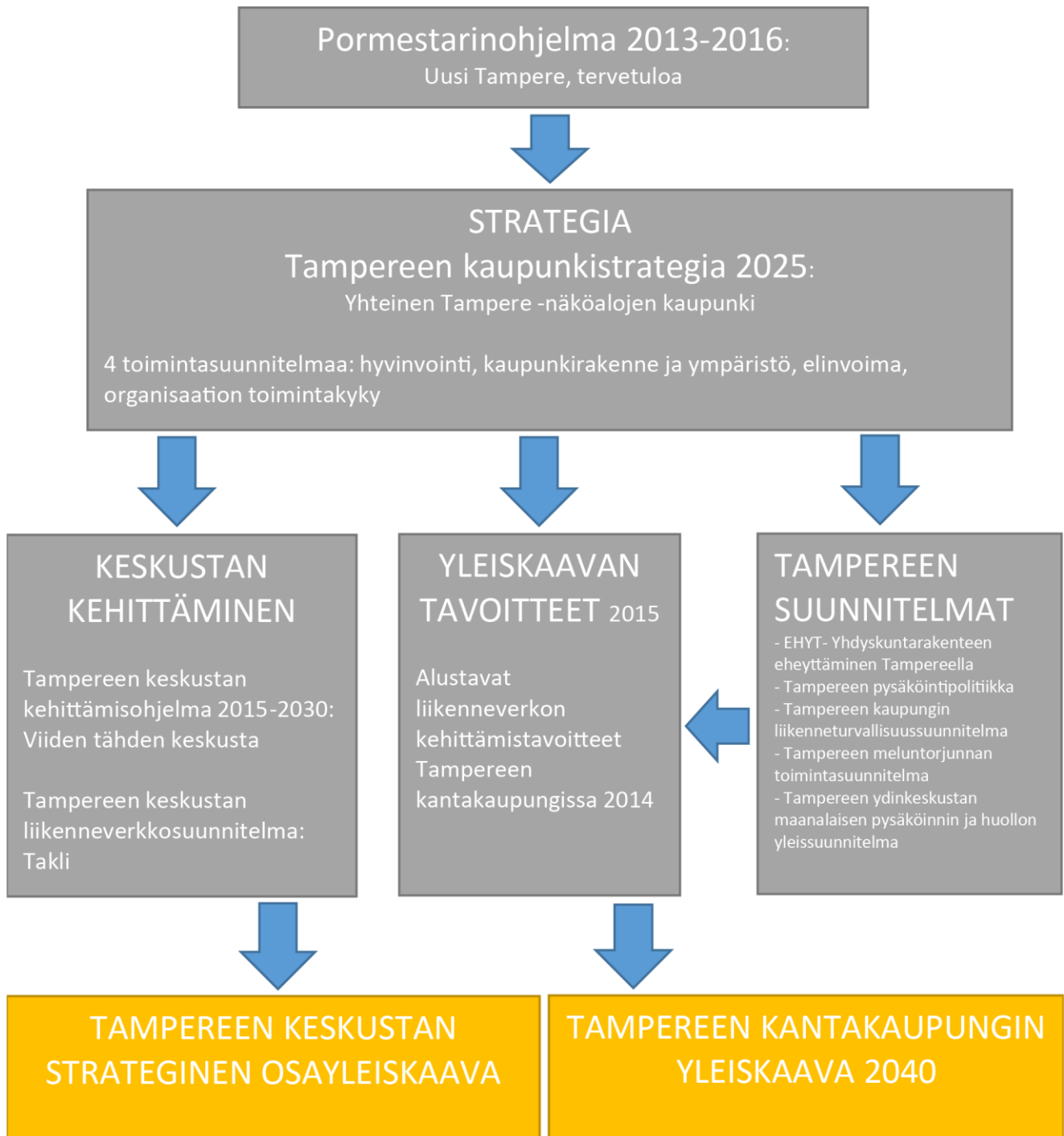
Tampereen kaupunkiseudun kävelyn ja pyöräilyn kehittämisohjelma kuvaa Tampereen seudun kävelyn ja pyöräilyn nykytilaa, visiota vuodelle 2030, kolme strategisia tavoitteita sekä 31 alustavaa kärkitoimenpidettä vision saavuttamiseksi. Kävelyn ja pyöräilyn kehittämisohjelma perustuu Tampereen kaupunkiseudun strategisiin linjauksiin sekä kävelyn ja pyöräilyn valtakunnalliseen strategiaan 2020 ja kävelyn ja pyöräilyn toimenpidesuunnitelmaan 2020. Liikenne – ja viestintäministeriö on määritellyt kävelyn ja pyöräilyn valtakunnalliseksi visioksi ”kävelyn ja pyöräilyn aika”. (Tampereen kaupunkiseutu 2012a s.14)

Kehittämisohjelman tavoitteena on lisätä kävely- ja pyöräilymatkoja parantamalla liikennemuotojen houkuttelevuutta sekä vaikuttamalla ihmisten asenteisiin erilaisten kannuste- ja motivoimiskeinojen avulla. Ohjelmalla halutaan aikaansaada kävellylle ja pyöräilylle sopivat arjen käyttöolosuhteet, saada ihmiset tunnistamaan kävelyn ja pyöräilyn hyödyt terveyteen ja hyvinvointiin sekä vaihtamaan henkilöauto jalankulkuun ja pyöräilyyn lyhyillä matkoilla. Kävelyä ja pyöräilyä pyritään suosimaan liikennejärjestelmäsuunnittelussa osoittamalla niille enemmän rahoitusta ja resursseja.

Tampereen kaupunkiseudun kävelyn ja pyöräilyn vision mukaan ”*vuonna 2030 Tampereen kaupunkiseudulla kävellään ja pyöräillään merkittävästi nykyistä enemmän. Kaupunkiseutu on kestävä liikkuksen esimerkkialue Suomessa*”. Tavoitteena on, että kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuus on noussut vuoden 2005 arvosta (40 %) arvoon 60 prosenttia. Visio saavutetaan vaikuttamalla asenteisiin ja liikkumistottumuksiin, rakentamalla laadukasta infrastruktuuria sekä sovittamalla yhteen liikennejärjestelmä ja maankäyttö. (Tampereen kaupunkiseutu 2012a s.5)

5.3 Tampereen kaupungin suunnitelmat

Tampereen kaupungin ylintä valtaa pitää kaupunginvaltuusto, joka valitaan joka neljäs vuosi pidettävillä kunnallisvaaleilla. Kaupunginvaltuusto valitsee keskuudestaan valtuustokauden ajaksi pormestarin, joka toimii kaupunginhallituksen puheenjohtajana ja kaupunginjohtajana. (Tampereen kaupunki 2015e). Kaupunginvaltuusto laatii aina valtuustokauden aluksi pormestarin johdolla kaupunkistrategian, jonka pohjalta kaupunkia kehitetään valtuustokauden ajan. Keskusta-alueen kehittämisestä ja tavoitelluista liikenneverkoista on tehty omat tarkentavat suunnitelmat. Kantakaupungin yleiskaava ja keskustan strateginen osayleiskaava esittävät kaupunkistrategian maankäytön osalta (Tampereen kaupunki 2015a s.6). Suunnitelmien keskinäistä suhdetta havainnollistetaan kaaviossa 31.



Kuva 31. Tampereen suunnitelmien keskinäiset suhteet.

5.3.1 Kaupungin strategia

”UUSI TAMPERE, TERVETULOA ” – PORMESTARIOHJELMA 2013–2016

Pormestarinohjelma antaa suuntaviivat valtuustokauden painotuksille. Ohjelman tavoitteet määritetään yksityiskohtaisemmin ja mitattavissa olevassa muodossa kaupunkistrategiassa. Toteutukseen vaikuttavat taloustilanne, muuttuvat tarpeet ja valtuustokauden aikana syntyvät uudet ajatukset. (Ikonen 2013 s.16)

Ohjelman mukaan valtuustokauden keskeisimpinä tavoitteina on vahvistaa ihmisten hyvinvointia, talouden tasapainoa ja alueen elinvoimaa sekä uudistaa organisaatiota toimintatapoineen. (Ikonen 2013 s. 2)

”YHTEINEN TAMPERE—NÄKÖALOJEN KAUPUNKI” – TAMPEREEN KAUPUNKISTRATEGIA 2025

Kaupunginvaltuusto laatii aina valtuustokauden alussa kaupunkistrategian, jonka perusteella kaupunkia kehitetään ja johdetaan valtuustokauden ajan (Tampereen kaupunki 2015a s.6). Tampereen kaupunkistrategia ”Yhteinen Tampere—näköalojen kaupunki” pohjautuu pormestari Anna-Kaisa Ikonen ”Uusi Tampere, tervetuloa!” – pormestarinohjelmaan 2013–2016. Kaupunkistrategiaa tarkennetaan neljässä toimintasuunnitelmassa, jotka käsittelevät hyvinvointia, kaupunkirakennetta ja ympäristöä, elinvoimaa sekä organisaation toimintakykyä. (Tampereen kaupunki 2013a s.5)

Keskeisiä teemoja strategiassa ovat yhdessä tekeminen, hyvinvoinnin edistäminen, ennaltaehkäisevien palveluiden toteuttaminen sekä houkuttelevan ympäristön luominen yrittäjyydelle ja uusille työpaikoille. Kaupunkistrategian visiona on *”tehdä Tampereesta Suomen paras ja houkuttelevin, pohjoismainen suurkaupunki”*. Strategian toteuttamista tuetaan toimimalla yhdessä, avoimesti ja rohkeasti sekä vastuullisesti. (Tampereen kaupunki 2013 s.8)

Maankäytön suunnittelun osalta kaupunkistrategia esitetään keskustan strategisessa osayleiskaavassa ja kantakaupungin yleiskaavassa. (Tampereen kaupunki 2015a s.6)

”ROSOISESTI KAUNISTA” – KAUPUNKIRAKENNE- JA YMPÄRISTÖSUUNNITELMA

”Rosoisesti kaunista” on yksi neljästä Tampereen kaupunkistrategiaa tarkentavista toimintasuunnitelmista. Se käsittelee Tampereen kaupungin fyysisen ympäristön kehittämisen kannalta keskeisiä teemoja valtuustokauden ajalle. Toimintasuunnitelma ei kata kaikkea kaupunkirakenteeseen ja ympäristön kehittämiseen liittyvää toimintaa, vaan keskittyy tärkeimpiin kaupungin kehittämiseen liittyviin valintoihin ja painotuksiin. (Tampereen kaupunki 2013b s.3)

Toimintasuunnitelmaan on listattu kaupunkistrategiassa esitetyt tavoitteet liittyen kaupungin kasvuun, asumiseen, kestäväan liikkumiseen, joukkoliikenteeseen, keskustan elävyyteen ja vetovoimaisuuteen sekä elinkeinoelämän toimintamahdollisuuksien kehittämiseen. Jokaiseen tavoitteeseen on nimetty toimenpiteet tavoitteen saavuttamiseksi.

5.3.2 Keskustan kehittäminen

”VIIDEN TÄHDEN KESKUSTA” – TAMPEREEN KESKUSTAN KEHITTÄMIS-OHJELMA 2015–2030

Tampereen keskustan kehittämisohjelmassa kuvataan kaupungin oma näkemys keskustan kaupunkiympäristön tulevaisuudesta. Ohjelma toteuttaa Tampereen kaupunkistrategiaa 2013–2025 ja siihen perustuvia toimintasuunnitelmia. Keskustan kehittämisohjelma on laadittu samanaikaisesti keskustan strategisen osayleiskaavan kanssa. Osayleiskaava osoittaa keskustan kehittämisohjelmaan liittyvät maankäyttö- ja liikenneratkaisut. (Tampereen kaupunki 2015b)

Ohjelma sisältää vision vuodelle 2030 ja siihen liittyvän tavoitetilan, kehittämiskonseptin ja siihen liittyvät linjaukset vuosille 2015–2030, kehittämishankkeet 2015-2020/2030 ja toimenpidekokonaisuudet 2015-2030. Vision 2030 mukaan Tampereen keskusta on tulevaisuudessa hyvää yhteistä kaupunkia”, ”elinkeinoelämän veturi”, ”liikkumisen ympäristönä sujuva”, ”tapahtumien, elämysten ja palveluiden paikka” ja ”imagoltaan tamperelainen ja kansainvälisesti kiinnostava”. (Tampereen kaupunki 2015b s.5)

TAMPEREEN KESKUSTAN LIIKENNEVERKKOSUUNNITELMA TAKLI

Tampereen keskustan liikenneverkkosuunnitelma Takli kuvaa Tampereen kaupungin liikenteeseen liittyviä suunnitelmia Pyhäjärven ja Näsijärven välisellä kannaksella kaupungin sydämessä. Suunnitelma sisältää Tampereen keskustan liikenteellisen vision vuodelle 2030, vision toteuttamisstrategian ja siihen liittyvät kärkitoimenpiteet. Suunnitelmassa on esitetty tavoiteverkot autoliikenteelle, jalkakululle, pyöräilylle ja joukkoliikenteelle. Lisäksi esitellään tarkemmin keskeisiä liikennesuunnitelmia (keskustan katukehä, Hämeenkadun järjestelyt, Rantaväylän tunneli ja Ratapihankatu, maanalainen pysäköinti, kävelypainotteinen keskusta). Raportti sisältää myös suunnitelman vaiheittaisesta toteuttamisesta ja jatkotoimenpiteistä sekä arvioin ratkaisujen liikenteellisistä vaikutuksista. (Tampereen kaupunki & WSP 2013a s.3)

Liikenneverkkosuunnitelman lähtökohtina ovat Tampereen kaupunkiseudun kasvuennuste ja seudun sisäisten matkojen liikennesuoritteiden ennustettu kasvu. Lisäksi otetaan huomioon liikenteen kehittämisen kannalta merkittävät aluerakentamis- ja kaupunkikehityskohteet mm. Tampereen kansi ja areena, Ranta-Tampella & Mustalahti, Vuores, Nurmi-Sorila, Kalevanrinne, Niemenranta, Tammela. (Tampereen kaupunki & WSP 2013a s.9) Takli-suunnitelma pyrkii edistämään kestävästä liikkumisesta, kuten keskustan kehittämisohjelmassa on linjattu liikenteen osalta. Visiossa painotetaan keskustan hyvää saavutettavuutta kaikilla kulkumuodoilla, keskustan esteettömyyttä, helposti hahmottuvaa liikennenympäristöä sekä keskustan kokemista raikkaana ja turvallisena paikkojen ja reittien verkostona. (Tampereen kaupunki & WSP 2013a)

TAMPEREEN YDINKESKUSTAN MAANALAISEN PYSÄKÖINNIN JA HUOLLON YLEISSUUNNITELMA

Tampereen ydinkeskustan maanalaisen pysäköinnin ja huollon suunnitelmassa kuvataan pitkän aikavälin kokonaisratkaisu pysäköinti- ja huoltoverkon järjestämisestä. Suunnitelma tarkentaa Tampereen keskustan liikenneverkkosuunnitelmassa esitettyä pysäköinnin periaateratkaisua. (Tampereen kaupunki & WSP 2013c s.4)

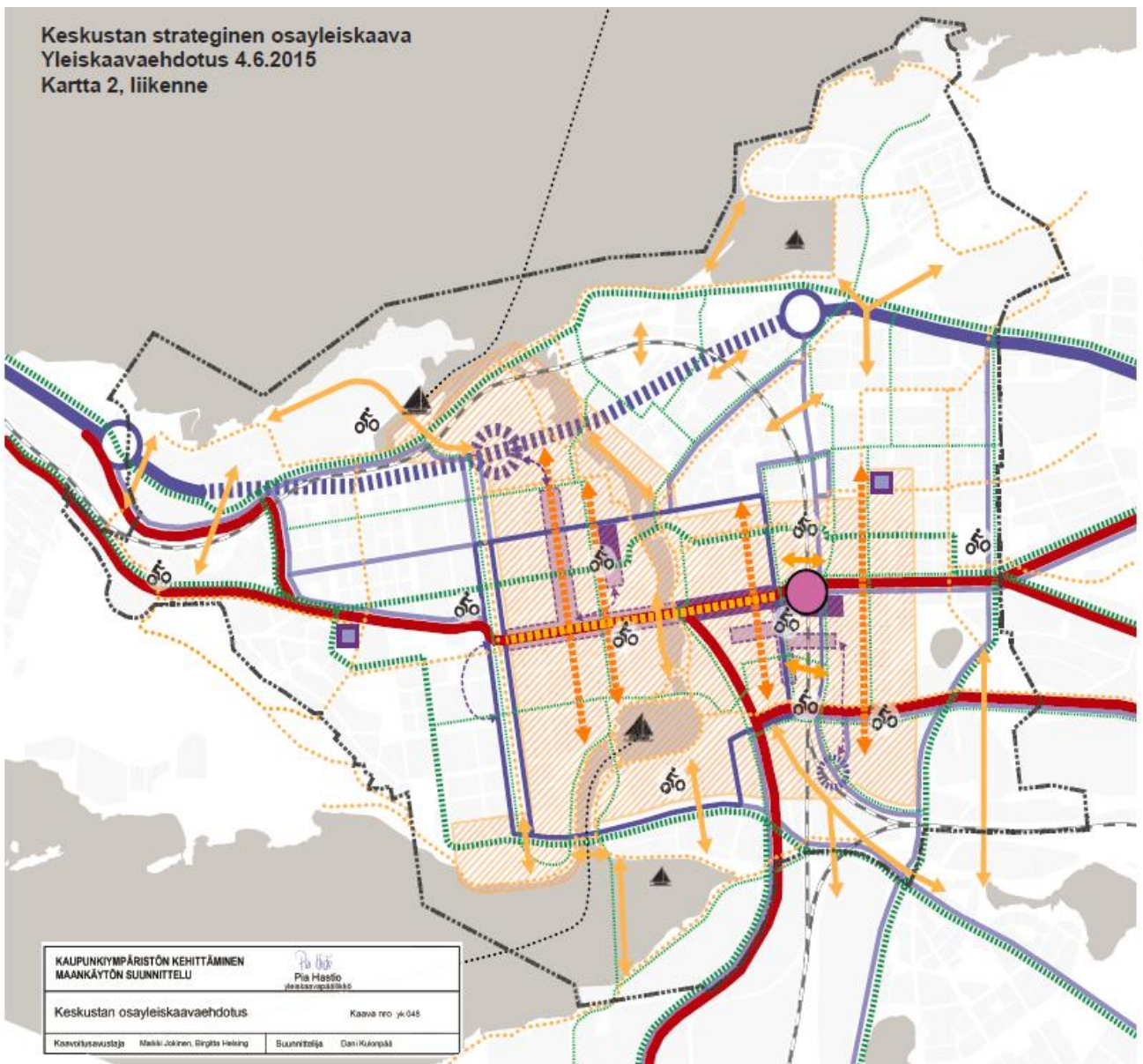
Yleissuunnitelma toteuttaa pormestarinohjelman 2013-2016 tavoitetta ohjata keskustassa pysäköinti pysäköintilaitoksiin, joista suuri osa sijoittuu maan alle. Pysäköinnin ja huollon sijoittaminen maan alle edistää tavoitetta muodostaa kävelypainotteinen keskusta, jossa ajoneuvoliikenne on ohjattu sujuville ajoneuvoliikenteelle soveltuville väylille. Suunnitelmassa tutkittiin, kannattaako pysäköinti sijoittaa laajasti ydinkeskustan alueelle vai keskittää tiettyihin pisteisiin. Lisäksi vertailtiin useita vaihtoehtoisia sijainteja pysäköintiverkoston sisäänkäynneille. Arvioitiin myös maanalaisten pysäköinti- ja huoltoratkaisujen vaikutuksia sekä kustannuksia. (Tampereen kaupunki & WSP 2013c s.5)

5.3.3 Kantakaupunkia koskevat yleiskaavat

STRATEGINEN OSAYLEISKAAVA (EHDOTUS 11/2015)

Strateginen osayleiskaava kuvaa Tampereen keskustan maankäytöllisiä suunnitelmia. Osayleiskaava tulee korvaamaan voimassaolevan kaupunginvaltuuston 4.1.1995 hyväksymän keskustan osayleiskaavan ja 18.1.2006 hyväksytyn oikeusvaikutteisen keskustan liikenneosayleiskaavan. Kantakaupungin yleiskaava 2040 tulee rajautumaan strategisen osayleiskaavan alueeseen siten, että keskusta-alueen kehitys kuvataan tarkemmin strategisessa osayleiskaavassa. (Tampereen kaupunki 2015c s. 9)

Keskustan yleiskaava esitetään kahdella kartalla, jotka ovat ”maankäyttö ja sen kehittäminen” sekä ”liikenne”. Maankäyttökartalla esitetään yleispiirteisesti alueiden käyttötarkoitukset sekä strategiset kehittämismerkinnät. Liikennekartalla esitetään tavoitteelliset liikenneverkot kulkumuodoittain. (Tampereen kaupunki 2015c s.31)

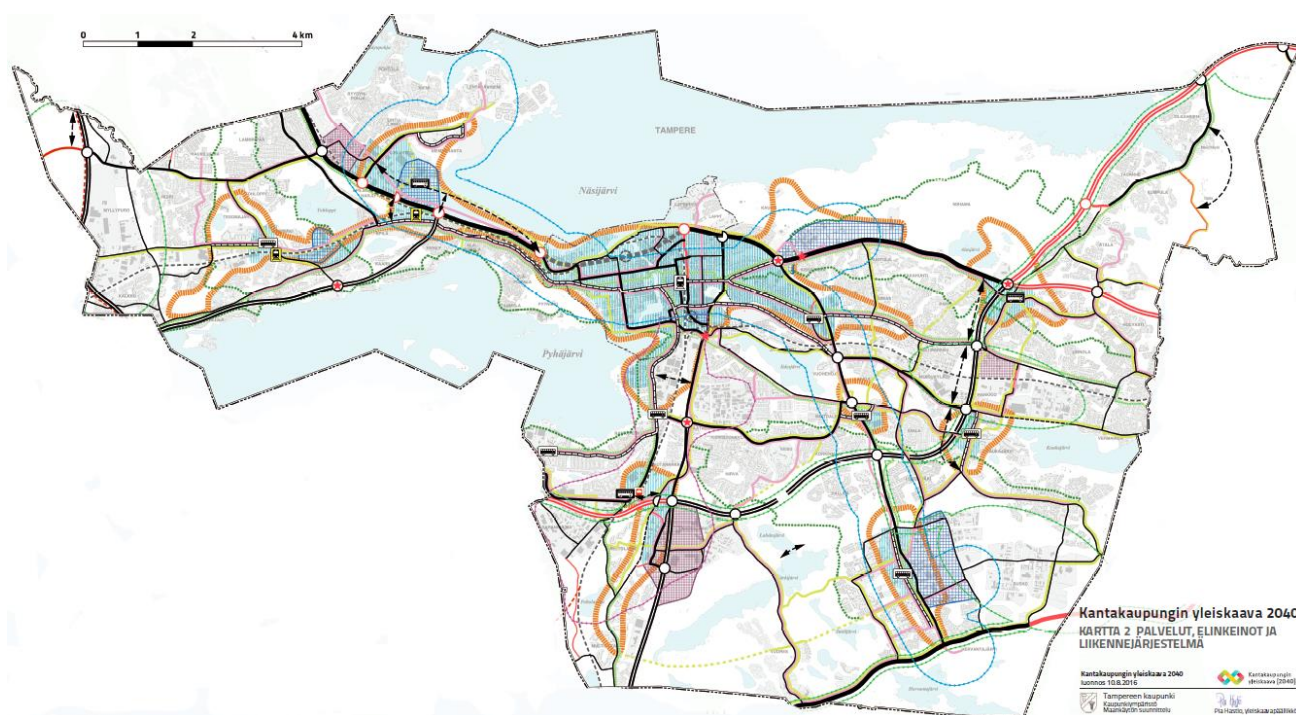


Kuva 32. Strategisen osayleiskaavan alue (Tampereen kaupunki 2015c kaavakartta2 liikenne).

Strategisen osayleiskaavan keskeisenä ajatuksena on vahvistaa keskustan asemaa Tampereen, kaupunkiseudun, maakunnan ja valtakunnan osakeskuksena. Tavoitteena on lisätä ja kehittää asumista keskusta-alueella, luoda yhtenäinen keskustan virkistysverkko ja ohjata toimitilarakentamista vahvasti rautatieaseman läheisyyteen. Määräyksiä on esitetty myös mm. korttelikehittämisestä, maanlaisesta pysäköinnistä, joukkoliikenteen kehittämisestä, jalankulkijan viihtyisyyttä ja asemaa parantavista ratkaisuksista sekä pyöräilystä. Liikenteen osalta tavoitteena on parantaa keskustan saavutettavuutta joukkoliikenteellä ja polkupyörälle sekä turvata keskustan saavutettavuus myös henkilöautolla erityisesti pysäköintijärjestelmää kehittämällä. Jalankulun olosuhteiden kehittämiseen kiinnitetään erityisesti huomiota, sillä lähes jokainen keskustaan saapuva kävelee jossakin vaiheessa. (Tampereen kaupunki 2015c)

KANTAKAUPUNGIN YLEISKAAVA 2040 (LUONNOS 2013 JA EHDOTUS 2016)

Kantakaupungin yleiskaava 2040 on Tampereen kaupungin laatima yleiskaava kantakaupungin alueelle. Kantakaupungilla tarkoitetaan aluetta, joka rajautuu pohjoisessa Näsijärveen, Näsijärven Hangaslahdesta alkaen valtatie 9: ään ja muilta osin naapurikunnan rajoihin. (Tampereen kaupunki 2016a) Pohjoisen suuralueen muodostavat Teiskon ja Aitolahden kunnat. Kantakaupungin kokonaispinta-ala on noin 170 neliökilometriä. Alueesta 100 neliökilometriä on asemakaavoitettua aluetta. Vuoden 2012 lopulla kantakaupungissa asui 98 % tamperelaisista eli 213 000 asukasta. (Tampereen kaupunki 2013c s.7)



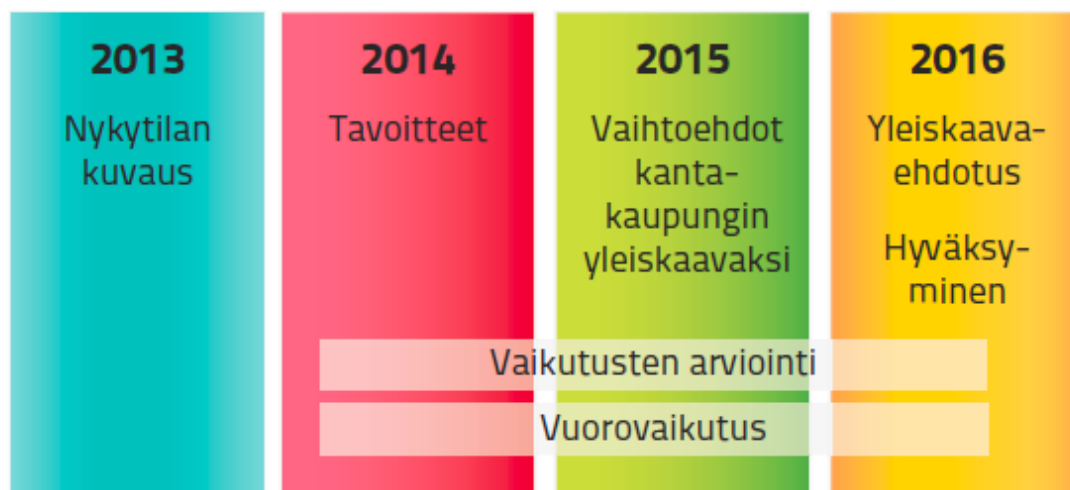
Kuva 33. Tampereen kantakaupunki (Tampereen kaupunki 2016d kaavakartta 2 Palvelut, elinkeinot ja liikennejärjestelmä).

Tampereen kantakaupungin alueelle on aiemmin tehty kuusi yleiskaavaa. Yleiskaavallisia selvityksiä on tehty 1940- luvun alusta lähtien. Ensimmäinen kartalla esitetty yleiskaavaluonnos on vuodelta 1956 ja ensimmäinen yleiskaava hyväksyttiin vuonna 1972. Seuraavat yleiskaavat valmistuivat vuosina 1977, 1982, 1988 ja 1998. Vuoden 1998 on kantakaupungin voimassa oleva yleiskaava ja ensimmäinen kantakaupunkia koskeva oikeusvaikutteinen yleiskaava. Nyt tekeillä oleva kantakaupungin yleiskaava 2040 on ensimmäinen uuden maankäyttö- ja rakennuslain mukainen koko kantakaupunkia käsittelevä yleiskaava Tampereella. MRL 2000 antoi vastuun kaavan vahvistamisesta kokonaan kunnille sekä määritteli suhteellisen tarkasti yleiskaavan sisältövaatimukset. Tampereella on tehty MRL:n mukaisia osayleiskaavoja Koilliskeskukseen, Lielahteen, Santalahteen, Myllypuroon, Kauppi-Niihamaan, Niemenrantaan, Kalevanrinteelle ja Lahdesjärvelle. (Tampereen kaupunki 2013c s.8)

Kantakaupungin yleiskaavan 2040 laatimiselle on useita perusteita. Yleiskaavoitus on kohdistunut 2000-luvulla pääosin osayleiskaavoihin, jotka käsittelevät kunnan pienempää osa-aluetta. Osayleiskaavat eivät kuitenkaan auta koko kunnan maankäytön yleispiirteisessä hahmottamisessa tai ohjaamisessa. Koko kantakaupunkia käsittelevässä yleiskaavassa pystytään käsittelemään kaupunkia kokonaisuutena ja laatimaan periaatteet kaupungin kehittämiseksi. Vuoden 1998 kaavan tavoitteet väestönkasvulle ja asuntorakentamiselle ovat toteutuneet ennakoitua nopeammin, joten tarvitaan uusia kaavavarantoja. Lisäksi kantakaupungin yleiskaavalla voidaan vastata kaupungin tiivistämistarpeeseen ja päästövähennystavoitteisiin sekä hallita muuttuvien alueiden kehittämistä. (Tampereen kaupunki 2013c s.9)

Yleiskaavatyöstä vastaa Tampereen kaupungin maankäytön suunnittelun yleiskaavoitus. Yleiskaavoittajien lisäksi työssä on mukana liikennesuunnittelijoita, asemakaavoittajia, maisemasuunnittelijoita ja muita asiantuntijoita. Kaavan valmistelussa tehdään yhteistyötä tilaajaryhmän eri yksiköiden kanssa. Työskentelyä ohjaa keskeisistä viranhaltijoista koostuva ohjausryhmä. Yhdyskuntalautakunta on kaupunkiympäristön kehittämisen tilaajalautakunta. (Tampereen kaupunki 2016a)

Yleiskaavatyö on käynnistetty kaupunginhallituksen suunnittelujaoston päätöksellä loppuvuonna 2012. Vuonna 2013 keskityttiin nykytilan tarkasteluun, vuonna 2014 määritettiin tavoitteet ja 4.8.2016 on julkaistu luonnos kantakaupungin yleiskaavasta. Tavoitteena on saada kaava hyväksytyksi valtuustokauden aikana eli alkuvuonna 2017. (Tampereen kaupunki 2016a)



Kuva 34. Yleiskaavatyön vaiheet (Tampereen kaupunki 2013c s.22).

Yleiskaava toteuttaa osaltaan Tampereen kaupunkistrategiaa. Yleiskaavassa ja keskustan strategisessa osayleiskaavassa esitetään kaupunkistrategian maankäytännölliset tavoitteet kartalla. Kaavassa voidaan sovittaa kaupunkistrategian painotukset osaksi maankäyttöä sekä konkretisoida strategia käytännön toimenpiteiksi. Yleiskaavaprosessista halutaan kehittää kaupunkitilan hallintaväline, jota

päivitetään valtuustokausittain uusittavien kaupunkistrategioiden rytmissä. (Tampereen kaupunki 2015a s.6-7)

Kantakaupungin yleiskaavan keskeisimpänä tavoitteena on varautua Tampereen kaupungin väestönkasvuun. Ennusteiden mukaan Tampereelle muuttaa noin 60 000 uutta asukasta vuoteen 2040 mennessä. Väestönkasvuun varaudutaan uudistamalla kantakaupungin rakennetta tiiviimpään suuntaan sekä kehittämällä kestävien liikkumismuotojen käyttöä Tampereella. Yleiskaavassa pyritään luomaan Tampereen kantakaupungista kaupunkistrategian mukaisesti tiivis, vihreä ja vähähiilinen alue, jossa asuminen, liikkuminen ja palvelut ovat osa sujuvaa arjen kokonaisuutta. Asukasmäärän kasvu suunnataan merkittävässä määrin nykyisen yhdyskuntarakenteen sisään. (Tampereen kaupunki 2015a)

Yleiskaava valmistetaan kaupunkistrategian hengessä yhdessä tehden asukkaiden, eri sidosryhmien ja Tampereen kaupungin tilaajaorganisaation kanssa. (Tampereen kaupunki 2015a s.5) Yleiskaavatyöhön halutaan saada mukaan viisi prosenttia kantakaupungin asukkaista eli yli 11 000 henkilöä. Kaupunkilaiset halutaan laajasti mukaan, sillä heillä on tärkeää tietoa arjesta kaupungissa. Arkiset haasteet voivat olla ratkottavissa yleiskaavatasoisen suunnittelun keinoin. Olosuhteiden parantaminen lisää kaupungin laadukkuutta ja vetovoimaisuutta, mikä on yksi yleiskaavoituksen päätavoitteista. (Tampereen kaupunki 2015d s.5) Tampereen kaupungin (2016b s.11) mukaan tavoitevaiheessa ja ehdotusvaiheessa järjestettiin monenlaisia osallistumismahdollisuuksia:

- Alue-Alvari tapaamiset läntisellä, eteläisellä, koillisella ja kaakkoisella alueella
- Kaikille kaupunkilaisille avointen ovien päivä
- Ideointi- ja palautetyöpajat nuorisofoorumille, vanhusneuvostolle, vammaisneuvostolle, harrastajille ja järjestöille sekä yrittäjille
- ”Elinkeinoteema yleiskaavassa” -tapahtuma kaupunkikehitysryhmälle
- Työpajat Nekalan ja Hankkion alueen yrittäjille.

Lisäksi järjestettiin mahdollisuus vaikuttaa ja saada tietoa internetissä. Karttakyselyn avulla kartoitettiin asukkaiden arjen liikkumista ja kohteita, miellyttäviä ja turvattomia paikkoja sekä kestävästä liikkumisesta haittaavia tekijöitä. ”Minun Tampere 2040”- blogi ja facebook-sivusto tiedottavat hankkeen etenemisestä. Blogista löytyy myös vierailevien kirjoittajien pohdintaa heidän unelmiensa Tampereesta. (Tampereen kaupunki 2015d).

Tavoitevaiheessa työskenneltiin yhteistyössä myös kaupungin tilaajaryhmien kanssa. Tampereen kaupungilla on kuusi tilaajaryhmää: ”Lasten ja nuorten kasvun tukeminen”, ”Ikäihmisten hyvinvoinnin ylläpitäminen”, ”Kaupunkiympäristön kehittäminen”, ”Osaamisen ja elinkeinojen kehittäminen”, ”Sivistyksen ja elämänlaadun edistäminen” sekä ”Terveysten ja toimintakyvyn edistäminen”. Tilajaryhmät vastaavat kaupungin tuottamien palvelujen järjestämisestä. Yleiskaavassa on tärkeää huomioida tilaajaryhmien tarpeet ja tavoitteet, jotta tilaajaryhmien tuottamille palveluille saadaan sopivat tilat. Yleiskaavan suunnittelijoille ja tilaajaryhmän edustajille järjestettiin yhteinen tavoiteseminaari. Tilaisuudessa käsiteltiin kaupungin strategisten linjausten ja painotusten kytkeytymistä yleiskaavaan. Lisäksi yleiskaavan lähtökohta-aineistoja ja analyyseja on esitetty asianomaisten tilaajaryhmien viikkopalaverissa syksyn 2014 aikana. (Tampereen kaupunki 2015d s.29)

Nykytila-analyysiin liittyivät Tampereen kaupungin (2015d) mukaan mm. seuraavat selvitykset:

- Asukkaat ja asuminen
- Teollisuus- ja työpaikka-alue selvitys
- Liikenneverkko
- Viher- ja virkistysverkoston selvitys
- Yhdyskuntatekninen huolto
- Maankäytöltään muuttuvat alueet
- Yleiskaavan 1998 ajantasaisuuden arviointi
- Ilmastovaikutukset
- Väylien kattamisen selvitys.

Yleiskaava luonnos on valmistunut elokuussa 2016. Kaavaluonnos esitetään seitsemällä kartalla: ”yhdyskuntarakenne”, ”palvelut, elinkeinot ja liikennejärjestelmä”, asuminen ja lähiliikkuminen”, ”viherympäristöt ja vapaa-ajan palvelut”, ”kulttuuriympäristön suojelu”, ”kestävä vesitalous ja ympäristöterveys” sekä ”yhdyskuntatekninen huolto”. Kaavaselostuksessa kuvataan kaavaratkaisu ja sen keskeisimmät vaikutukset. Kaavaluonnos asetettiin nähtäville mielipiteiden ja lausuntojen saamista varten. Samaan aikaan järjestettiin kaavaluonnosta käsitteleviä asukastilaisuuksia eri puolilla Tampereä. Luonnoksesta saatujen mielipiteiden ja lausuntojen pohjalta laaditaan kaavaehdotus. (Tampereen kaupunki 2016a)

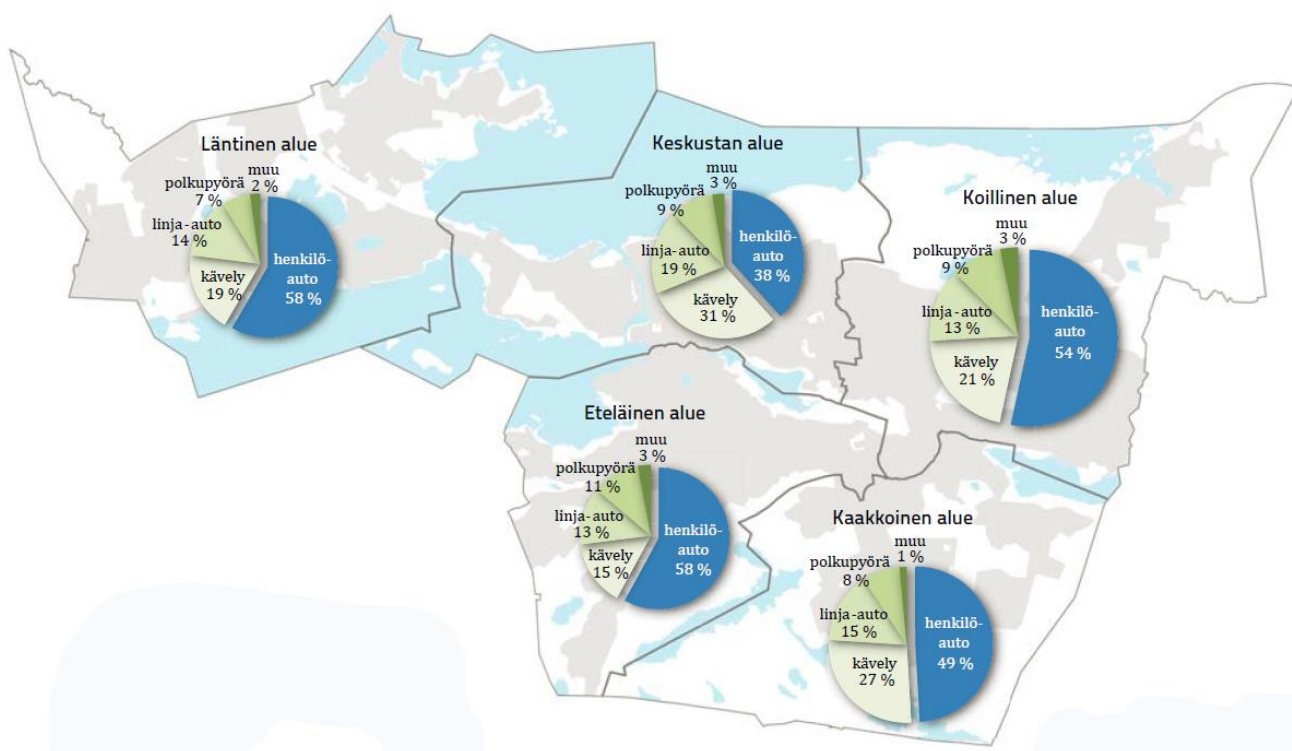
LIIKENNEVERKON KEHITTÄMISTAVOITTEET KANTAKAUPUNGISSA 2014

Liikenneverkon kehittämistavoitteet kantakaupungissa 2014 – raportissa määritellään yleiskaavan alustavat liikenneverkon kehittämistavoitteet kaavoitustyön tavoitteenasettelua sekä jatkosuunnittelua varten. Kantakaupungin yleiskaavan laatiminen käynnistyi vuoden 2013 alussa. (Tampereen kaupunki & Ramboll 2014 s.5)

Tavoitteiden asettelussa on lähtökohtana tietämys nykytilanteen liikkumistottumuksista ja niihin vaikuttavista tekijöistä sekä ylemmän tason strategiset tavoitteet. Selvityksessä kuvaillaan, millaisia muutoksia ja vaikutuksia halutaan saada aikaan ja miten tavoitteiden toteutumista voidaan seurata yleiskaavaprosessin aikana ja sen jälkeen. Työssä määritellään liikennejärjestelmää koskevat neljä yleistavoitetta:

- Liikenteen aiheuttamia haitallisia vaikutuksia ympäristöön ja yhdyskuntarakenteeseen vähennetään
- Ihmisten terveyttä ja turvallisuutta edistetään
- Kestäviä liikkumisvalintoja edistetään ja saavutettavuutta parannetaan
- Liikennejärjestelmän toimivuutta sekä taloudellisuutta parannetaan elinkeinoelämän kilpailukykyä tukien.

Jokaiseen yleistavoitteeseen kohdistetaan osatavoitteita, joille osoitetaan mittarit. Lisäksi kantakaupungin yleiskaava-alue on jaettu viiteen yhdyskuntarakenteeltaan ja liikkumistottumuksiltaan erilaiseen alueeseen. Näille alueille on määritelty liikenteelliset aluetavoitteet ja arvioitu esteitä yleistavoitteiden toteutumiselle. (Tampereen kaupunki & Ramboll 2014 s. 6) Aluejako ja kulkutapajakaumat kantakaupungin eri alueille suuntautuvilla matkoilla esitetään kuvassa 35.



Kuva 35. Kulkutapajakaumat kantakaupungin eri alueille suuntautuvilla matkoilla (Tampereen kaupunki & Ramboll 2014 s.27).

5.3.4 SUMP-esiselvitys

Kestävä liikkuminen on ollut Tampereen seudulla vahvasti esillä jo pitkään ja aihetta on jo käsitelty monissa suunnitelmissa. Varsinaista EU:n ohjeistamaa SUMP-prosessia ei kuitenkaan ole käyty läpi. Syksyllä 2014 (kesäkuu-joulukuu) laadittiin esiselvitys siitä, kuinka Tampereelle voidaan laatia EU:n suositusten mukainen kestävän kaupunkiliikenteen SUMP-suunnitelma ja yhdistää se kaupungin ja kaupunkiseudun strategiseen suunniteluun. (Vandell 2014 s.7)

Esiselvityksessä (Tampereen kaupunki & Laaksonen 2015) arvioitiin Tampereen nykytilaa ja kestävän kaupunkiliikenteen tilannetta sekä Tampereen suunnitelmia. Tarkastelunäkökulmia olivat liikenteen nykytila laajan kyselytutkimuksen pohjalta, seudullinen ja yleiskaavatasoinen maankäytön suunnittelu, pysäköinnin periaatteet, palveluverkon kehittäminen, keskustan liikenneverkon suunnittelu, kävely, pyöräily, Tampereen sisäinen ja seudullinen joukkoliikenne, esteettömyys, kaupunkilogistiikka sekä liikkumisen ohjaus. Valitut näkökulmat vastaavat pitkälti Euroopan komission (2013 s.4)

listausta SUMP-suunnitelmassa käsiteltävistä asioista. Euroopan komission listaukseen verraten esiselvityksestä jäi puuttumaan liikenteen turvallisuus, matkaketjut sekä älyliikenne. Toisaalta, esiselvityksessä käsiteltiin maankäytön suunnittelua, palveluverkon kehittämistä ja esteettömyyttä, jotka eivät olleet Euroopan komission listassa. Asiaan perehdyttiin tarkastelemalla Tampereen ja seudun suunnitelmia, haastatteleamalla eri asiantuntijoita sekä tekemällä käytännön havaintoja. Esiselvityksessä käytiin läpi seuraavat tutkimukset ja suunnitelmat:

- Tampereen kaupunkiseudun ja Pirkanmaan liikennetutkimus 2012
- Tampereen kaupunkiseudun rakennesuunnitelma 2040
- Tampereen kantakaupungin yleiskaava 2040 (valmisteilla 2014-2016)
- EHYT-hanke
- Keskustan strateginen osayleiskaava, vaihtoehdot Malttius ja Valttius
- Pysäköintipolitiikka (luonnos)
- Hyvinvointipalveluiden kehittämissuunnitelma 2009
- Keskustan liikenneosayleiskaava 2006
- Seudullinen kävelyn ja pyöräilyn kehittämisohjelma
- Seudullinen pyöräilyn viitoitusuunnitelma
- Raitiotiehanke
- MAL-aiesopimus
- Esteettömyysohjelma 2009-2016
- Kävelyn ja pyöräilyn viestintäsuunnitelma
- Viisaan liikkumisen esiselvitys.

Esiselvityksen yhteydessä haastateltiin seuraavien aihepiirien asiantuntijoita.:

- Liikkumisen ohjaus: Ekokumppanit Oy
- Kävelyn ja pyöräilyn kehittäminen: Tampereen kaupunki
- Pyöräily: Tampereen polkupyöräilijät
- Joukkoliikenteen kehittäminen: Tampereen kaupunki
- Palveluverkko: Tampereen kaupunki, tilaajaryhmän kehittämis- ja suunnitteluyksikkö
- Esteettömyys: vammais- ja esteettömyysasiamies
- Yhdyskuntasuunnittelu: Tampereen kaupunki
- Yleiskaava: Tampereen kaupunki, kaupunkisuunnitteluvirasto
- Yleiskaavoitus: Tampereen kaupunki
- Keskustaprojekti: Tampereen kaupunki.

Esiselvityksessä esitetään arvioinnin perusteella suosituksia kestävän liikkumisen suunnitelman laatimiseen sekä maankäytön, pyöräilyn, kävelyn, joukkoliikenteen ja liikkumisen ohjauksen kehittämiseen. Arvion mukaan yleiskaava- ja liikennejärjestelmäsuunnittelussa suuret linjat ovat oikean suuntaisia. Kestävän kaupunkiliikkumisen suunnitelman tulee olla luonteeltaan yhteen kokoava liikennepoliittinen ohjelma, joka on joiltakin osin myös yksityiskohtaisempi. Kehittämisen painopisteenä voi-

sivat olla raitiotie ja sen toteutus, aluekeskusten kävely- ja pyöräily-yhteyksien parantaminen, pyöräilyn kehittäminen, liikkumisen ohjaus, seudullisen joukkoliikenteen toisen vaiheen kehittäminen ja täydennysrakentamisen laatu. Infrastruktuurin ja maankäytön kehittämisen lisäksi tulee hyödyntää myös ”pehmeitä” toimenpiteitä ja menetelmiä, kuten kampanjoita ja asennekasvatusta. (Tampereen kaupunki & Laaksonen 2015)

Esiselvityksessä (Tampereen kaupunki & Laaksonen 2015 s.63) ehdotetaan, että kestävä liikumisen suunnitelma laaditaan Tampereen kaupungin yleiskaavan osatyönä ja myöhemmin erikseen Tampereen seudulle. Suunnitelma sisältää pitkän tähtäimen (15-25 vuotta) suunnitelman, josta erotellaan toimenpiteet lyhemmälle tähtäimelle (5 vuotta). Kestävän liikumisen suunnitelman tavoitteet saadaan yleiskaavan kautta päätöksiksi. Prosessin kestoksi arvioidaan 1-2 vuotta valitusta laajuudesta riippuen.

Toiseksi vaihtoehdoksi esiselvitys esittää SUMP:in laatimisen laajempaan, seudullisena suunnitelmana. Tällöin kestävä liikumisen suunnitelma voitaisiin yhdistää Pirkanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimiseen tai Tampereen seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman päivitykseen. Seudullisessa suunnitelmassa käsiteltäisiin seudun strategia yleistasolla. Toisena vaiheena halukkaat seudun kunnat voisivat laatia oman yksityiskohtaisemman toimenpideohjelman yhteisten periaatteiden perusteella. (Tampereen kaupunki & Laaksonen 2015)

Esiselvitys (Tampereen kaupunki & Laaksonen 2015 s.65) antaa myös suosituksia SUMP:in laadintamenetelmiin. Selvityksessä ehdotetaan, että muodostetaan eri sektorien edustajista koostuva ohjausryhmä. Sidosryhmätyöskentely voidaan järjestää eri teemoihin liittyvinä työpajoina. Yhdessä työpajassa laaditaan tavoitteellinen kehityskuva liikkumisesta Tampereella vuonna 2040 ja toisessa puretaan toteutettavat lyhyen ja pitkän aikavälin toimenpiteet. Työpajojen aikataulu kytketään yleiskaavan aikatauluun. Lisäksi ehdotetaan, että tavoitteet ja toimenpiteet kohdennetaan alueittain, sillä kulkumuotojen nykyinen käyttö vaihtelee merkittävästi eri alueilla. Esiselvityksen mukaan myös ulkopuolinen näkökulma saattaa olla tarpeen.

5.3.5 Muut suunnitelmat

TAMPEREEN PYSÄKÖINTIPOLITIIKAN LINJAUKSET

Tampereen pysäköintipolitiikkaan on koottu pelisäännöt sekä autojen että pyörien pysäköinnille. Tampereella ei ole aikaisemmin ollut kokonaisvaltaista pysäköintipolitiikkaa tai -ohjelmaa. Pysäköintipolitiikan ovat muodostaneet normi vuodelta 1985 sekä vuosikymmenten saatossa laaditut keskustan pysäköinnin määrittelyt. (Tampereen kaupunki 2016 e s.4)

Pysäköinti liittyy olennaisesti Tampereen keskustan kehittämiseen ja liikennejärjestelmähankkeisiin. Kaupunkistrategiassa ”Yhteinen Tampere – näköalojen kaupunki” ja sitä täydentävässä kaupunkirakenne- ja ympäristösuunnitelmassa ”Rosoisesti kaunista” nimetään pysäköintipolitiikan ja -normin laatiminen yhdeksi toimenpiteeksi edistää kestävä kehityksen mukaista liikkumista. Tulevaisuudessa erityisesti Tampereen keskustan liikenneolosuhteet tulevat muuttumaan voimakkaan väestön-

kasvun seurauksena. Ydinkeskustan liikennejärjestelyjä ollaan kehittämässä kävely- ja joukkoliikennepainotteiseksi ja keskustaan sekä ala-, alue- ja paikalliskeskuksiin suunnitellaan täydennysrakentamista. Pysäköintiratkaisut liittyvät olennaisesti mm. yhdyskuntarakenteen tiivistymiseen ja tehokkuuteen, joukkoliikenteen kehittämiseen sekä alueiden saavutettavuuteen liittyviin tavoitteisiin. Pysäköintipolitiikan avulla edistetään eheyttävää maankäyttöä, elinkeinoelämän tarpeita ja kestävästä liikkumisesta. Ajatuksena on, että pysäköinnin kustannukset katetaan tasapuolisesti käyttäjä maksaa – periaatteella. (Tampereen kaupunki 2016e)

Pysäköintipolitiikka muodostuu kaupungin kehittämiseen tähtäävistä tavoitteista ja toteutusstrategiasta toimenpiteineen sekä pysäköintinormista. Autojen pysäköintiin on laadittu mitoitusarvot ja -ohjeet niiden soveltamiseksi. Normin pysäköintipaikoista tulee toteuttaa vähintään 80 % ja enintään 120 %. Normiluonnoksessa huomioidaan erilaiset autopaikkatarpeet keskustassa, ala-, alue- ja paikalliskeskusten kävelyvyöhykkeillä, tehokkaan joukkoliikenteen alueella ja esikaupunkimaisilla pientaloalueilla. Lisäksi on määritelty uusi pyöräpysäköintinormi, joka perustuu vähimmäispaikkalukumäärän määrittämiseen. Paikkamitoitusvaatimus perustuu kohteen sijaintiin ja käyttötarkoitukseen. Normissa otetaan kantaa myös pysäköinnin laatuun. (Tampereen kaupunki 2016e)

EHYT -YHDYSKUNTARAKENTEEN EHEYTTÄMINEN TAMPEREELLA

EHYT- raportissa kartoitetaan Tampereen kantakaupungin alueelta täydentävään asuntorakentamiseen soveltuvia alueita. Yhdyskuntarakenteen eheyttämiseen pyritään, sillä se on yksi keskeisimmistä valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista, tapa kehittää kaupunkikuvaa ja keino mahdollistaa 10 000 asukkaan sijoittaminen Tampereen keskustaan vuoteen 2030 mennessä. Tampereella yhdyskuntarakenteen täydentämiselle luotiin edellytyksiä jo 1990-luvun kantakaupungin yleiskaavassa. (Tampereen kaupunki 2011)

Hankkeen taustalla on yhdyskuntarakenteen hajautuminen muuttoliikenteen, väestönikä rakenteen ja perhekoon muutosten sekä asumisväljyyden kasvun seurauksena. Yhdyskuntarakenteen eheyttämisellä pyritään hillitsemään ilmastonmuutosta sekä luomaan edellytykset kansalaisten tarvitsemien palveluiden saatavuudelle, toimivalle joukkoliikenteelle, liikkumistarpeen vähentämiselle sekä luonnonalueiden ja -varojen säästämiseksi. (Tampereen kaupunki 2011 s.5)

Tutkimuksessa painotetaan erityisesti täydennysrakentamista nykyisissä asuntokortteleissa. Alueiden käyttötarkoituksen muutostarpeita ja täydennysrakentamisen mahdollisuuksia muun kuin asuinrakentamisen tarpeisiin selvitetään myös. Lisäksi arvioidaan, kuinka paljon uutta asuinrakentamista ja asukkaita olevaan rakenteeseen on mahdollista sijoittaa sekä millaisia vaikutuksia täydennysrakentaminen aiheuttaa. (Tampereen kaupunki 2011 s.11)

TAMPEREEN KAUPUNGIN MELUNTORJUNNAN TOIMINTASUUNNITELMA 2013-2018

Tampereen kaupungin meluntorjunnan toimintasuunnitelma sisältää pitkän ajan tavoitteet meluallistumisen vähentämiseksi sekä Tampereen kaupungin toimenpiteet meluhaittojen vähentämiseksi ja ääniympäristön parantamiseksi aikavälillä 2013-2018. Lisäksi suunnitelmassa on tarkasteltu 20 yksittäistä meluntorjunnan toimenpidekohdetta. (Tampereen kaupunki & WSP 2013b s.4)

Meluntorjunnan toimintasuunnitelma toteuttaa Tampereen kaupungin strategisia tavoitteita vähentää ympäristöhaittoja maankäytön, asumisen ja liikenteen toteutuksessa. Meluntorjunnan toimintasuunnitelman laatiminen perustuu EU:n ympäristömeludirektiiviin, joka edellyttää yli 10 000 asukkaan kaupungit laatimaan meluselvitykset vuonna 2012 ja siihen perustuvan meluntorjunnan toimintasuunnitelman vuonna 2013. Meluntorjunnan toimintasuunnitelmalla pyritään torjumaan melua ja sen vaikutuksia sekä ehkäisemään melun lisääntymistä hiljaisilla alueilla. Tampereen kaupungin meluselvityksen mukaan noin joka kolmas tamperelainen asuu alueella, jossa melutaso ylittää 55dB. Suurin osa asukkaisiin kohdistuvasta melusta aiheutuu tie- ja raideliikenteestä. (Tampereen kaupunki & WSP 2013b)

LIIKKUVA TAMPERE -PROJEKTI

Liikkuva Tampere -projekti on liikkumisen edistämisen hanke, joka käynnistyi kesäkuussa 2015 (Tampereen kaupunki 2016g). Taustalla on ajatus hyödyistä, joita saavutetaan, kun kaupunki rakennetaan kuntalaisten liikkumista edistäväksi. Kuntalaisten liikkumisen edistäminen edesauttaa mm. ilmanlaadun parantumista, kävelyn ja pyöräilyn tapaturmien vähentymistä, työtekijöiden sairaspoissaolojen vähentymistä, yhteisöllisyyden lisääntymistä sekä masennuksen, stressin, ylipainon ja pitkäaikaissairauksien vähentymistä. (Tampereen kaupunki 2016h) Projektilla on neljä päätavoitetta:

- lisätä erityisesti terveytensä tai hyvinvointinsa kannalta liian vähän liikkuvien liikuntaa
- kaventaa väestöryhmien välisiä sosioekonomisia terveys- ja hyvinvointieroja liikunnan avulla
- edistää omatoimista liikuntaa ja arkiliikuntaa matalan kynnyksen liikuntamahdollisuuksia lisäämällä
- vahvistaa eri toimijoiden (kaupunki, järjestöt, seurakunnat, oppilaitokset, yksityiset toimijat, seurakunnat) välistä kumppanuutta. (Tampereen kaupunki 2016g)

Projektissa on nimetty kuusi tavoiteryhmää, joihin liittyy niitä tukevat toimenpiteet (Tampereen kaupunki 2016h). Projektin toteutussuunnitelmassa on jaoteltu eri ikäryhmien liikkumista edistävät tavoitteet, toimenpiteet, vastuutahot ja mittarit. (Tampereen kaupunki 2016i). Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman kannalta tärkein tavoiteryhmä on ”varmistaa, että kaupunkiympäristö tukee liikkumisen edistämistä”. Tavoitetta tuetaan mm. varmistamalla, että liikkumisen edistäminen on täysin huomioitu kaupunkirakennesuunnittelussa ja liikennesuunnittelussa, tukemalla työyhteisöjä laatimaan kävelyyn ja pyöräilyyn kannustavia kestävän liikkumisen suunnitelmia sekä kannustamalla tamperelaisia puisto-, viher- ja virkistysalueiden käyttöön kokoamalla kartalle keskeisimmät kävely- ja pyöräilyreitit, puistot ja virkistysalueet. (Tampereen kaupunki 2016h) Toimenpiteissä huomioidaan mm. esteettömyys, liikkumisen turvallisuus, turvallisuuden tunne sekä kävelyn ja pyöräilyn edistäminen. Projektissa hyödynnetään ”pehmeitä” keinoja, kuten kävelyyn ja pyöräilyyn kannustamista erilaisten kilpailujen avulla. (Tampereen kaupunki 2016i).

Projekti on kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman kannalta kiinnostava, koska siinä kehitetään poikkihallinnollista toimintatapaa (Tampereen kaupunki 2016g). Projektissa toimii poikkihallinnollinen ohjausryhmä, johon kuuluvat kaikki apulaispormestarit sekä johtavat viranhaltijat. Lisäksi on omat teemakohtaiset poikkihallinnolliset ryhmät lasten ja lapsiperheiden liikkumisen edistämiseen,

työikäisten liikkumisen edistämiseen sekä ikäihmisten liikkumisen edistämiseen. Ryhmiin kuuluu virkamiehiä eri hallinnonaloilta, seuroja, yhdistyksiä, yrittäjiä ja kuntalaisia. (Riippi 2016)

5.3.6 Merkittävimmät hankesuunnitelmat

TAMPEREEN RAITIOTIE

Raitiotien yleissuunnitelmassa on suunniteltu Tampereen raitiotie sekä sitä tukeva maankäyttö ja joukkoliikennelinjasto. Yleissuunnitelman tavoitteena on laatia päätöksenteon tueksi riittävän yksityiskohtainen suunnitelma sekä arvio vaikutuksista ja kustannuksista. Suunnitelmassa kuvataan lähtökohdat ja tavoitteet suunnitelman laadinnalle, vertaillaan eri kehittämisvaihtoehtoja sekä arvioidaan vaikutuksia. Yleissuunnitelma on jatkoa vuonna 2011 laaditulle alustavalle yleissuunnitelmalle, jossa laadittiin alustavat suunnitelmat raitiotiestä, tunnistettiin potentiaalisimmat linjausvaihtoehdot sekä vertailtiin raitiotietä linja-autoliikenteeseen. (Tampereen kaupunki et al. 2014 s.6)

Raitiotie nähdään joukkoliikenteen keinona vastata Tampereen kaupungin väestön kasvuun ja tiivistyvän kaupunkirakenteen haasteisiin. Raitiotien avulla voidaan yhdistää kannattavalla tavalla Tampereen tiheimmin asutut alueet, keskeiset työpaikka-alueet ja lähes kaikki seudulliset ja valtakunnalliset käyntikohteet. Raitiotie on myös linjassa Tampereen kaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelman joukkoliikennettä koskevien tavoitteiden kanssa. Tavoiteltu joukkoliikennejärjestelmä ”muodostuu kokonaisuudesta, joka hyödyntää kustannustehokkaasti eri joukkoliikennemuotojen vahvuuksia. Bussiliikenteen lisäksi vahvoilla joukkoliikenneväroilla otetaan tarvittaessa käyttöön tehokkaampia joukkoliikennevälineitä, erityisesti raitiotieliikennettä ja lähijunatyypistä tarjontaa”. (Tampereen kaupunki et al. 2014)

TAMPEREEN RANTAVÄYLÄ

Tampereen Rantaväylän yleissuunnitelma kuvaa valtatie 12 kehittämissuunnitelmia Santalahden ja Naistenlahden välillä. Rantaväylä on Tampereella merkittävä kaupungin sisääntuloväylä sekä valtakunnallinen ja seudullinen liikenneyhteys. Valtakunnallisesti Rantaväylä on vilkkein maantie pääkaupunkiseudun ulkopuolella. (Tampereen kaupunki & Pirkanmaan ELY-keskus 2010 s.3)

Yleissuunnitelman lähtökohtana on vastata Rantaväylällä vallinneisiin sujuvuus- ja liikenneturvallisuusongelmiin, jotka aiheutuvat suuresta liikennemäärästä, tien pienipiirteisestä pystygeometriasta ja liikennevalo-ohjatuista tasoliittymistä tieosuudella. Ruuhkien ja onnettomuuksien lisäksi ongelmana Rantaväylän ympäristössä olivat melu ja ilmansaasteet, lähialueen asukkaiden kokema epäviihtyisyys ja turvattomuus sekä väylän rinnalla kulkevan pitkämatkaisen pyöräilyn pääreitin epähoukuttelevuus. Kehittämisratkaisuja on etsitty 1980-luvulta lähtien. Vuoden 2006 liikenneosayleiskaavan yhteydessä Tampereen kaupunki päätti ryhtyä jatkosuunnittelemaan Rantaväylälle ns. ”pitkää tunnelivaihtoehtoa”, johon Rantaväylän yleissuunnitelma perustuu. (Tampereen kaupunki & Pirkanmaan ELY-keskus 2010 s.5) Yleissuunnitelmassa esitetään hankkeen lähtökohdat, vertaillaan vaihtoehtoja, arvioidaan vaikutuksia ja laaditaan yleissuunnitelma.

HÄMEENKATU

Hämeenkadun yleissuunnitelma kuvaa Tampereen keskustan ”valtasuonen” ja myös valtakunnallisesti merkittävän pääkadun kehittämistä. Tavoitteena on luoda toimiva ja nykyaikainen katu, jossa joukkoliikenne ja kävely ovat pääkulkumuodot. Katua muutetaan poistamalla henkilöautoliikenne, vähentämällä linja-autoliikennettä ja rakentamalla kadulle raitiotien. Muutoksista huolimatta halutaan säilyttää kadun perinteinen ja omaleimainen luonne ja säilyttää sen rooli keskeisenä tapahtumapaikkana. (Tampereen kaupunki & Sito 2015 s.3)

Hämeenkadun kehittämisen lähtökohdat on kuvattu useissa keskustan kehittämistä koskevissa strategioissa ja suunnitelmissa muun muassa Viiden tähden keskusta- suunnitelmassa. Keskustan kehittämisvision mukaan Hämeenkatu tulee olemaan kävely- ja joukkoliikennekatu, joka toimii joukkoliikenteen pääakselina keskustassa. (Tampereen kaupunki & Sito 2015 s.4)

Yleissuunnitelma sisältää kuvauksen nykytilasta, historiasta ja kehitystavoitteista, kuvaa tutkitut vaihtoehdot ja vertailee niitä, kuvaa valitun ratkaisun, arvioi vaikutukset sekä laatii toteutussuunnitelman ja kustannusarvion.

5.4 Olemassa olevat suunnitelmat SUMP-suunnitelman lähtökohtana

Tampereella on hyvät edellytykset kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman laadinnalle, sillä suunnitelmat ja toiminta ovat jo oikean suuntaista. Kaupungin omat suunnitelmat ja Tampereen seudun suunnitelmat ovat päälinjoiltaan keskenään samansuuntaisia. ovat keskenään päälinjoiltaan samansuuntaisia. Uusi kantakaupungin yleiskaava käsittelee liikennettä monipuolisesti ja sisältää paljon SUMP-suunnitelmankin kannalta tärkeää yhteistyötä, sidosryhmätyötä sekä tavoitteiden, toimenpiteiden ja seurannan johdonmukaista suunnittelua. SUMP-suunnitelman roolina Tampereella olisi koota yhteen ja tiivistää oleelliset asiat olemassa olevista suunnitelmista sekä tarvittaessa täydentää ja tarkentaa joitakin osia. Suunnitelmat ovat yksimielisiä seuraavista teemoista:

- kestävien kulkumuotojen edistäminen, henkilöautoliikenteen kulkutapaosuuden kasvun taittaminen
- parannetaan keskustan ja aluekeskustan hyvää saavutettavuutta kävellen, pyörällä ja joukkoliikenteellä
- raitiotie joukkoliikennejärjestelmän kärkihankkeena
- Tampereen sijainnin hyödyntäminen valtakunnallisessa liikenneverkon solmukohdassa varmistamalla hyvä saavutettavuus pitkämatkaiselle henkilöautoliikenteelle
- kaupungin ohittava liikenne ohjataan keskustan läpiajon sijaan Rantaväylän tunneliin ja Tampereen kehätielle
- pyörien liityntäpysäköintipaikat joukkoliikennereittien varrelle, asemille ja pysäkeille
- kehitettävät joukkoliikenteen laatuikäytävät valitaan siten, että niiden varsille sijoittuva maankäyttö ja sen kehittyminen mahdollistavat tehokkaan ja toimivan joukkoliikennetarjonnan
- uudet ja uudistuvat maankäytön alueet tukeutuvat nykyisiin jalankulku- ja joukkoliikennevyöhykkeisiin tai ovat niiden jatkeena

- päivittäistavarakaupat ja julkiset peruspalvelut sijoitetaan yhdyskuntarakenteen sisälle niin, että ne ovat saavutettavissa ilman autoa
- sijoitetaan pysäköintiä maan alle ja muutetaan vapautunut tila pyöräilyn, jalankulun, tapahtumien ja kaupallisten toimintojen käyttöön
- edistetään liikenteen digitalisaatioon ja uusiin teknologiaratkaisuihin perustuvan uuden liiketoiminnan syntymistä
- muodostetaan liikkumisen ohjauksesta pysyvä toimintamalli kaupunkiseudulle.

Suunnitelmat ja strategiat sisältävät monenlaisia visioita koskien mm. Tampereen keskustan tulevaisuutta, Tampereen keskustan liikenneverkon tulevaisuutta, Pirkanmaan liikenneverkon tulevaisuutta, ilmaston suojelua sekä kävelyn ja pyöräilyn sekä lähijunaliikenteen kehittämistä. Suunnitelmissa on asetettu myös paljon erilaisia tavoitteita, joista osa on asetettu mitattavaan muotoon. On myös nimetty mittareita ja määritelty erilaisia toimenpiteitä.

Suunnitelmissa ja strategioissa käsitellään erityisen paljon kävelyn ja pyöräilyn sekä joukkoliikenteen kehittämiseen liittyviä tavoitteita. Kestävän kaupunkiliikkumisen teemoista vähäiselle käsittelylle jäävät kaupunkilogistiikka, liikkumisen ohjaus ja älyliikenne sekä liikenneturvallisuus, josta on laadittu suunnitelma Tampereella viimeksi vuonna 2008. Suunnitelmissa esiintyi myös SUMP:in kannalta kiinnostavia tavoitteita mm. sidosryhmätyöstä, ympäristön huomioimisesta sekä maankäytön ja liikenteen yhteensovittamisesta.

Kantakaupungin yleiskaavan tavoitevaiheessa vuonna 2014 on myös läpikäyty erilaisia suunnitelmia ja strategioita. Tampereen kaupunki & Ramboll (2014 a.10-11) ovat koonneet listan keskeisimmistä liikenteellisiin tavoitteisiin liittyvistä suunnitelmista ja strategioista sekä tiivistäneet tärkeimmät tavoitteet kävelyn, joukkoliikenteen, pyöräilyn, henkilöautoliikenteen, huoltoliikenteen ja kuljetusten sekä maankäytön ja liikenteen yhteen sovittamisen kannalta. Tällaista kaavoituksen yhteydessä laadittavaa tavoitteiden listausta kannattaa hyödyntää myös SUMP-suunnitelman laadinnassa. SUMP:in kannalta tästäkin listauksesta puuttuu kaupunkilogistiikan, liikkumisen ohjauksen ja älyliikenteen näkökohdat. Tampereen kaupunki & Ramboll (2014 s.27) ovat myös jaotelleet Tampereen viiteen kulkutavoiltaan erityyppiseen alueeseen. Jaottelua voidaan mahdollisesti hyödyntää tavoitteiden asettelussa Malmön esimerkin mukaisesti.

6 EHDOTUS TAMPEREEN SUMP-SUUNNITELMAKSI

Tampereen olemassa olevat suunnitelmat ja strategiat muodostavat johdonmukaisen pohjan SUMP-suunnitelman luonnostelemiselle. Tätä tutkimusta aloitettaessa oli tarkoituksena laatia Tampereelle varsinainen SUMP-suunnitelma. Kirjallisuustutkimuksen ja CASE-tarkastelujen perusteella kuitenkin selvisi, ettei kirjallisuuteen pohjautuva tutkimus täytä SUMP-suunnitelman tunnuspiirteitä. Varsinaisen suunnitelman laatimisen tulee olla kaupungin projekti, johon tulee liittää sidosryhmätyöskentelyä ja poikkihallinnollista työskentelyä. Tässä tutkimuksessa laaditaan siis ainoastaan ehdotus Tampereen suunnitelmasta olemassa oleviin suunnitelmiin perustuen.

Kestävän liikkumisen suunnitelma voidaan toteuttaa Tampereella kantakaupungin yleiskaavaan liittyvänä tarkentavana asiakirjana. Suunnitelma voidaan laatia ja päivittää samassa aikataulussa yleiskaavan kanssa. Kestävän liikkumisen suunnitelman laadinta voidaan sitoa yleiskaavan laadintaan luvussa 3.5 esitetyllä tavalla. Erityisesti kestävän liikkumisen suunnitelmaan liittyvät visio-, tavoite- ja toimenpidetyöpajat kannattaa yhdistää yleiskaavaprosessiin liittyvään laajaan sidosryhmätyöskentelyyn. Jo nyt suurinta osaa kestävän liikkumisen suunnitelmaan liittyvistä aihepiireistä käsitellään ainakin jonkin verran yleiskaavoituksessa ja siihen liittyvissä työpajoissa. Yleiskaavoituksen yhteydessä voitaisiin järjestää yksi tai useampia erityisesti liikenteeseen painottuvia työpajoja tai käsitellä kestävän liikkumisen suunnitelmaan liittyviä teemoja tarkemmin tavallisissa yleiskaavaan liittyvissä työpajoissa. Kun suunnitelmia tehdään samanaikaisesti, kestävän liikkumisen suunnitelman tavoitteita ja toimenpiteitä voidaan heti arvioida monilta erilaisilta näkökannoilta. Suunnitelmat voidaan kaavakartassa sitoa maankäyttöön ja vahvistaa tehdyt suunnitelmat oikeusvaikutteisiksi päätöksiksi.

Kestävän liikkumisen suunnitelman suhde Tampereen kaupunkistrategiaan olisi myös hyvä määrittää. Kantakaupungin yleiskaava on vahvasti sidoksissa kaupunkistrategiaan ja molempia tullaan tulevaisuudessa päivittämään samalla taajuudella valtuustokausittain. Yleiskaavassa esitetään kartalla kaupunkistrategiassa esitetyt maankäytölliset tavoitteet ja konkretisoidaan strategia käytännön toimenpiteiksi. Monet yleiskaavan tavoitteita ovat siis jo määritelty kaupunkistrategian laadinnan yhteydessä. Olisi hyvä tutkia, voisiko kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman visio- ja tavoitevaiheita yhdistää jo tähän vaiheeseen. Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelma voisi kuulua osaksi kaupunkistrategiaan liittyviä tarkentavia toimintasuunnitelmia. Esimerkiksi Rosoisesti kaunista—kaupunkirakenne- ja ympäristösuunnitelmassa on määritelty kaupunkistrategian visiota konkreettisemmiksi tavoitteiksi ja toimenpiteiksi. Suunnitelmassa on myös määritetty mittareita siinä esitetyille tavoitteille.

Pitkän aikavälin visio vuoteen 2040

Pitkän aikavälin visio tähtää CASE-kohteissa tavallisesti vuoteen 2030 tai 2050. Tampereen tapauksessa pitkän tähtäimen visio kannattaa osoittaa vuoteen 2040, johon kantakaupungin yleiskaavakin tähtää. Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman päivitysten yhteydessäkin visio kannattaa sitoa kantakaupungin yleiskaavan silloiseen tavoitevuoteen.

Tampereen olemassa olevissa suunnitelmissa on esitetty joitakin visioita. Tampereen kaupunkistrategiassa ”Tampere – Näköalojen kaupunki” kuvataan Tampereen kehityssuuntaa kohti vuotta 2025 ja Pirkanmaan liikennejärjestelmävisiossa visioidaan koko Pirkanmaan liikenneverkon tilaa vuonna 2040. Lisäksi on laadittu visiota vuodelle 2030 kävelylle ja pyöräilylle, lähijunaliikenteelle sekä ilmastolle.

CASE-kohteissa visio oli yleensä ilmaistu yhdellä sivulla yhden tai muutaman virkkeen pituisella iskulauseella sekä sitä täydentävillä kuvauksilla. Tampereen tapauksessa on tarjolla useita visioita, jotka ovat kaikki kuvaukseltaan melko laajoja. Kestävän kaupunkiliikenteen visio kannattanee pohjata Tampereen keskustan liikenneverkkosuunnitelmassa esitettyyn visioon ja laajentaa sitä kohdistamaan vuoteen 2040. Tampereen keskustan liikenneverkkosuunnitelma Taklissa (Tampereen kaupunki & WSP 2013a) esitetty visio tiivistää hyvin muissakin visioissa esitettyjä asioita ja ottaa kantaa suurimpaan osaan kestävän liikkumisen suunnitelman merkittävistä teemoista.

TAKLISSA (TAMPEREEN KAUPUNKI & WSP 2013A) ESITETTY VISIO

”Tampereen keskusta palvelee koko kaupunkiseutua. Keskustaan on helppo tulla joukkoliikenteellä, pyörällä ja kävellen. Autolla pääsee myös sujuvasti maanalaisiin ja keskustan katukehän varren pysäköintilaitoksiin. Pysäköintilaitoksista on suorat ja laadukkaat kävely-yhteydet keskustan toimintoihin. Maan alla on tilaa myös kauppojen ja kiinteistöjen logistiikalle ja kiinteistöjen huollolle. Näin yläpuolelta vapautunut tila saadaan kaupunkielämän käyttöön.

Liikkumismuodosta toiseen vaihtaminen käy keskustassa mutkattomasti laadukkaan palvelutarjonnan ansiosta. Reaaliaikainen liikenneinformaatio, ”älykäs liikenne”, ja ajonopeudet ympäristön ehtoihin asettava, ”opettava ympäristö”, opastavat liikkujaa ja kertovat miten eri ympäristöissä toimitaan ja liikutaan. Liikenneverkko hahmottuu selkeästi ja liikkujan eri roolit omaksuu helpolla yhteispelillä liikenne saadaan sujumaan.

Keskustassa kävellään, poiketaan, kohdataan ja viihdytään erilaisissa paikoissa, kuten kosken rannoilla, kaupan ja kulttuurin tiloissa, toreilla ja erityisesti Tampereen omalla Hämeenkadulla. Jokaisella paikalla on oma erityinen luonne ja tehtävä. Tampereen keskusta tunnetaan ”paikkojen verkostona”, jossa liikkumisen kokemus on raikas ja turvallinen. Hyvässä kaupunkitilassa kuulee toisen puheen ja joukkoliikenteestä näkee parhaat paikat.

Keskustan saavutaan nopeasti, jotta perillä voidaan olla hitaasti ja rauhallisesti. Kaupungin ohittava liikenne ohjataan keskustan läpiajon sijaan Rantaväylän tunneliin ja Tampereen kehätielle. Kiireisim-

mät pyöräilijät viilettävät -erityisesti työmatkoilla- keskustaa sivuavilla ”pyöräilyn laatureiteillä”. Esteetön keskusta, jossa kaikki palvelut ovat lähellä on myös haluttu asumisen alue.” (Tampereen kaupunki & WSP 2013a s.14)

6.1 Mitattavat kehitystavoitteet

Kehitystavoitteet konkretisoivat visiota. CASE-kohteissa esitettiin yleensä pitkántähtäimen tavoitteet visiovuoteen ja niitä täydentäviksi välietapeiksi lyhyemmän aikavälin tavoitteet noin viiden vuoden päähän. Tampereen kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmassakin lyhyemmän aikavälin tavoitteet ja toimenpiteet voidaan kohdistaa valtuustokausien mukaisesti neljän vuoden päähän, joka tulee olemaan myös suunnitelman päivitystaajuus. Lähes kaikissa luvussa 5 esitellyissä suunnitelmissa on asetettu tavoitteita Tampereen kehitykselle. Erilaisissa suunnitelmissa esitetyt tavoitteet ovat keskenään yhtenäisiä ja muodostavat selkeän kokonaisuuden. Erilaisia tavoitteita kertyy kuitenkin lukuisista suunnitelmista suuri joukko, joten haasteena kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman kannalta on rajata tavoitteiden joukko järkevään määrään.

Tavoitteet asetetaan tässä ehdotuksessa suoraan mitattavaan muotoon, kuten Lundissa. Vaihtoehtoisesti voitaisiin asettaa tavoitteita ja määrittää niille erikseen mittareita. Suoraan mitattavaan muotoon asettaminen auttaa muodostamaan konkreettisia tavoitteita ja selkeyttää suunnitelmaa. Esimerkkejä sopivista mittareista etsittiin Rantalan & Luukkosen (2014) ohjeesta ”Kävelyn ja pyöräilyn seuranta Ohjeita mittariston kokoamiseen”-julkaisusta.

Tampereella toteutetaan jo erilaisia kyselyitä, joita voidaan hyödyntää mittarien seurannassa. Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman kannalta hyödyllisiä kyselyitä ovat kävelyn ja pyöräilyn tyytyväisyyskyselyt. Tampereella järjestetään kävelyn ja pyöräilyn tyytyväisyyskysely vuosittain, ja siinä kerätään tietoa mm. tamperelaisten kävely- ja pyöräilytottumuksista, kesä- ja talvipyöräilyn määrästä, tyytyväisyydestä kävelyn ja pyöräilyn olosuhteisiin, tavoista edistää kävelyä ja pyöräilyä sekä liikuntarajoitteisten tyytyväisyydestä kävely-ympäristöön (Tampereen kaupunki 2016f).

Tässä luonnoksessa Tampereen olemassa olevissa suunnitelmissa toistuvat tärkeimmät tavoitteet on koottu kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman tärkeimpien teemojen alle. Aiemmin yleiskaavotuksen yhteydessä tärkeimpiä liikenteellisiä kehittämistavoitteita on koottu julkaisussa ”Alustavat liikenneverkon kehittämistavoitteet Tampereen kantakaupungissa” vuonna 2014.

KÄVELY JA PYÖRÄILY

- Kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuutta nostetaan. Kävelyn ja pyöräilyn yhteen laskettu kulkutapaosuus Tampereella on x % viiden vuoden kuluttua suunnitelman laadinnasta. (Vuonna 2012 kävelyn ja pyöräilyn yhteenlaskettu osuus oli 31 % ja tavoitteeksi asetettiin 34 % vuodelle 2016.) (Tampereen kaupunki 2013a s.17)
- Keskusta ja aluekeskukset ovat paremmin saavutettavissa kävelen, pyörällä ja joukkoliikenteellä. Tamperelaisista x % kokee, että keskusta tai aluekeskus on helposti saavutettavissa kävelen, pyörällä tai joukkoliikenteellä. (Tampereen kaupunki 2013b s.11; Tampereen kaupunki & WSP 2013a s.14, Tampereen kaupunkiseutu & Strafica 2010 s.22)

Muita mittareita (Rantala & Luukkonen 2014):

- x %:lla tamperelaisista on keskusta tai aluekeskusta kävelyetäisyydellä
- x % tamperelaisista asuu 1, 3 tai 5 km säteellä keskustasta
- keskustaan tai aluekeskustaan suuntautuvien matkojen kulkutapajakauma
- Edistetään kävelyä ja pyöräilyä työ- ja asiointimatkoilla. Tamperelaisista x % kävelee tai pyöräilee työ/asiointimatkat. (Tampereen kaupunki 2016 s.17)
- Kävelyn ja pyöräily koetaan sujuviksi ja miellyttäviksi kulkumuodoiksi. Tamperelaisista x % kokee kävelemisen ja pyöräilemisen sujuvaksi ja miellyttäväksi. (Tampereen kaupunki 2013 s.16)

Muita mittareita (Rantala & Luukkonen 2014):

- x % pyöräilijöistä/tamperelaisista kokee pyöräliikennejärjestelyt selkeiksi
- x % kävelijöistä tyytyväisiä kävelyväylien laatuun
- x % pyöräilijäistä tyytyväisiä pyöräilyväylien laatuun
- Pyöräily ja kävely koetaan turvallisina kulkumuotoina. Tamperelaisista x% pitää pyöräilyä ja kävelyä turvallisina kulkumuotoina. (Tampereen kaupunki 2015a s.16-17)

Muita mittareita (Rantala & Luukkonen 2014):

- x % vanhemmista kokee pyöräilyn/kävelyn turvallisiksi kulkumuodoksi lapselleen
- Keskustan ja alakeskustan kävely-ympäristöt ovat viihtyisiä ja esteettömiä. Tamperelaisista x% kokee kävely-ympäristöt viihtyisiksi ja esteettömiksi. (Tampereen kaupunki 2013b s.11)

Muita mittareita (Rantala & Luukkonen 2014):

- x % liikuntaesteisistä on tyytyväisiä liikkumismahdollisuuksiinsa Tampereen keskustassa ja aluekeskustoissa kesällä/talvella,
- x % keskustan liittymistä on suunniteltu esteettömästi

JOUKKOLIIKENNE

- Joukkoliikenteen kulkutapaosuutta nostetaan. Joukkoliikenteellä kulkee x % tamperelaisista viiden vuoden päästä. (Kulkutapaosuus oli 19 % vuonna 2012 ja silloin tavoitteeksi asetettiin 22 % vuonna 2016.) (Tampereen kaupunki 2013a s.17)
- Joukkoliikenteen palvelutaso paranee keskeisillä joukkoliikennekäytävillä. (Tampereen kaupunkiseutu & Strafica 2010 s.12)
- Joukkoliikennettä nopeutetaan ja sujuvoitetaan erityisesti keskustan sisääntuloväylillä. Matka-ajat lyhenevät ruuhka-aikana 3 %/vuosi. (Tampereen kaupunki 2013b s.12)
- Kohennetaan merkittävien virkistysalueiden ja liikuntapaikkojen saavutettavuutta joukkoliikenteellä. Tamperelaisista x % kokee, että virkistysalueet ja liikuntapaikat ovat helposti joukkoliikenteellä. (Tampereen kaupunki 2015a s. 16-17)

HENKILÖAUTOLIIKENNE

- Autoliikenteen määrän kasvua hillitään. Henkilöautolla liikkuvien osuus viiden vuoden päästä on x %. (Tampereen kaupunki & Ramboll 2014 s.38; Tampereen kaupunkiseutu & Strafica 2010 s.15)
- Varmistetaan hyvä saavutettavuus pitkämatkaiselle henkilöautoliikenteelle. Arvioidaan sanallisesti, onko tavoitteen saavuttaminen hyvällä, kohtalaisella vai huonolla mallilla. (Tampereen kaupunki 2015a s.16-17; Tampereen kaupunkiseutu & Strafica 2010 s.19)

LIIKENTEEN TURVALLISUUS

- Henkilövahinkoihin johtaneiden onnettomuuksien määrä vähenee. (Kantakaupungin yleiskaava tavoitteet, Tampereen kaupunki 2015a s.16-17)

MATKAKETJUT

- Autojen ja pyörien liityntäpysäköintiä lisätään. Viiden vuoden päästä autojen liityntäpysäköintipaikkoja tulee olemaan x kpl ja pyörien x kpl. (Tarkkojen tavoitelukumäärien sijaan voidaan myös tarkastella muutokseen suuntaa.) (Tampereen kaupunkiseutu et al. 2016 s.3, Ikonen 2013 s.13)
- Liikkumismuodosta toiseen vaihtaminen on keskustassa mutkatonta. Tamperelaisista x % on tyytyväisiä mahdollisuuksiin vaihtaa liikkumismuodosta toiseen keskustassa. (Tampereen kaupunki & WSP 2013a s.14)

PYSÄKÖINTI JA TIEINFRASTRUKTUURIN OPTIMAALINEN KÄYTTÖ

- Järjestetään keskustaan laadukasta pysäköintitilaa maan alle ja pysäköintilaitoksiin. Pysäköintiin pääsee autolla sujuvasti keskustan katukehältä. Pysäköintilaitoksista on suorat ja laadukkaat yhteydet keskustan toimintoihin. Arvioidaan sanallisesti, onko tavoitteen saavuttaminen hyvällä, kohtalaisella vai huonolla mallilla. (Ikonen 2013 s.12; Tampereen kaupunki & WSP 2013a s.14)

Muita mittareita:

- Keskusta-alueen pysäköintipaikoista x% on maan alla tai pysäköintilaitoksissa

KAUPUNKILOGISTIKKA

- Keskustaan järjestetään maanalainen huoltoverkosto. Arvioidaan sanallisesti, onko tavoitteen saavuttaminen hyvällä, kohtalaisella vai huonolla mallilla. (Tampereen kaupunki & WSP 2013a s.14)

LIKKUMISEN OHJAUS

- Muodostetaan liikkumisen ohjauksesta pysyvä toimintamalli kaupunkiseudulle. Arvioidaan sanallisesti, onko tavoitteen saavuttaminen hyvällä, kohtalaisella vai huonolla mallilla. (Tampereen kaupunki 2013b s.11; Tampereen kaupunkiseutu 2012a s. 27)

ÄLYLIIKENNE

- Edistetään liikenteen digitalisaatioon ja uusiin teknologiaratkaisuihin perustuvan uuden liiketoiminnan syntymistä. Arvioidaan sanallisesti, onko tavoitteen saavuttaminen hyvällä, kohtalaisella vai huonolla mallilla. (Tampereen kaupunkiseutu et al. 2016 s.3; Ikonen 2013 s.13)

YMPÄRISTÖ

- Tampere on ilmastopolitiikan edelläkävijä. Hiilidioksidipäästöjen määrää vähenee x % seuraavan viiden vuoden aikana. (Tavoitteeksi on asetettu vähentää päästöjen määrää 40 % vuoden 1990 tasosta vuoteen 2025 mennessä.) (Tampereen kaupunki 2013a s.16)
- Melulle altistuvien asukkaiden määrä ei lisäännä vuoden 2012 tasosta. Liikenteestä aiheutuvalle melulle altistuvien määrä vähenee x% seuraavan viiden vuoden aikana. (Tampereen kaupunki & WSP 2013b s.26)

MAANKÄYTÖN JA LIIKENTEEN YHTEENSOVITTAMINEN

- Uusilla ja uudistuvilla alueilla periaatteena on, että alueet tukeutuvat nykyisiin jalankulku- ja joukkoliikennevyöhykkeisiin tai ovat niiden jatkeena. Tampereella % uusista tai uudistuvista rakennuksista/alueista sijaitsee jalankulku tai joukkoliikennevyöhykkeillä tai niiden jatkeena. (Tampereen kaupunki & Ramboll 2014 s. 38; Tampereen kaupunkiseutu et al. 2010 s.8; Tampereen kaupunkiseutu et al. 2016 s.3; Tampereen kaupunki & Ramboll 2014 s. 38; Tampereen kaupunkiseutu & Strafica 2010 s.12)
- Päivittäistavarakaupat ja julkiset peruspalvelut sijoitetaan yhdyskuntarakenteen sisälle ja ne ovat saavutettavissa ilman omaa autoa. Tamperelaisista x % on päivittäistavarakaupat ja julkiset palvelut kävelyetäisyydellä tai muuten saavutettavissa ilman omaa autoa. (Tampereen kaupunkiseutu et al. 2010 s.8; Tampereen kaupunkiseutu 2012a s.5)
- Uusien alueiden suunnittelussa otetaan huomioon myös uudet liikkumismuodot, kuten yhteiskäyttöautot, kimpakyydit ja kutsukyydit. Arvioidaan sanallisesti, onko tavoitteen saavuttaminen hyvällä, kohtalaisella vai huonolla mallilla. (Tampereen kaupunki & Ramboll 2014 s. 38)

6.1.1 Toimenpidepaketit

Euroopan komission laatiman ohjeen mukaan toimenpiteet kannattaa koota paketeiksi. Selkeä tapa on listata nimetyille tavoitteille omat niitä toteuttavat toimenpidepaketit. Toimenpiteiden lyhyentähtäimen aikaväliksi kannattaa valita kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman päivitystaajuus eli valtuustokauden pituus (4 vuotta).

Olemassa olevissa suunnitelmissa on esitetty suuri joukko toimenpiteitä, joista tähän on kerätty useimmin esiintyneet toimenpiteet. Rajallisten resurssien vuoksi kaikkia toimenpiteitä ei välttämättä voida ottaa mukaan suunnitelmaan, vaan on priorisoitava tärkeimmät toimenpiteet. Euroopan komission (2014) mukaan kannattaa valita sellaisia toimenpiteitä, jotka toteuttavat mahdollisimman hyvin asetettuja visiota ja tavoitteita sekä tuottavat käytettyyn rahaan nähden eniten hyötyjä. Lisäksi ohjeistuksessa suositellaan oppimaan toisten kaupunkien kokemuksista.

Lisäksi SUMP-suunnitelman tulee sisältää toimintasuunnitelma ja budjetti, joita tässä ehdotuksessa ei ole laadittu. Toimintasuunnitelmassa määritetään jokaiselle valitulle toimenpiteelle toteutusaikataulu ja kaupungin vastuutaho, joka huolehtii toimenpiteiden toteutuksesta.

KÄVELY JA PYÖRÄILY

Kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuutta nostetaan. Kävelyn ja pyöräilyn yhteen laskettu kulkutapaosuus Tampereella on x % viiden vuoden kuluttua suunnitelman laadinnasta. (Vuonna 2012 kävelyn ja pyöräilyn yhteenlaskettu osuus oli 31 % ja tavoitteeksi asetettiin 34 % vuodelle 2016.)

- Laaditaan kävelyn ja pyöräilyn viestintäsuunnitelma ja päivitetään vuosittain (Tampereen kaupunki 2013b s.11)
- Perustetaan kävelyn ja pyöräilyn edistämisestä huolehtiva seurantaryhmä Tampereen seudulle (Tampereen kaupunkiseutu 2012a s.6)

Keskusta ja aluekeskukset ovat paremmin saavutettavissa kävellen, pyörällä ja joukkoliikenteellä. Tamperelaisista x % kokee, että keskusta tai aluekeskus on helposti saavutettavissa kävellen, pyörällä tai joukkoliikenteellä.

Edistetään kävelyä ja pyöräilyä työ- ja asiointimatkoilla. Tamperelaisista x % kävelee tai pyöräilee työ/asiointimatkat.

- Hämeenkatu Tammerkosken ja rautatieaseman välillä muutetaan joukko- ja kevyenliikenteenkaduksi (Ikonen 2013 s.12)
- Määritellään jalankulku- ja pyöräilyalueet sekä alueet, joilla joukkoliikenteen matka-aika pyritään saamaan nopeammaksi kuin henkilöauton (Tampereen kaupunkiseutu et al. 2010 s.11; Tampereen kaupunki 2013b s.11)
- Täydennetään keskustan kävely- ja pyöräilyverkkoa (Tampereen kaupunki 2013b s.11)

Kävelyn ja pyöräily koetaan sujuviksi ja miellyttäviksi kulkumuodoiksi. Tamperelaisista x % kokee kävelemisen ja pyöräilemisen sujuvaksi ja miellyttäväksi.

Pyöräily ja kävely koetaan turvallisina kulkumuotoina. Tamperelaisista x% pitää pyöräilyä ja kävelyä turvallisina kulkumuotoina.

- Kehitetään kävelyn ja pyöräilyn laatukäytäviä (Tampereen kaupunkiseutu 2012a s.6; Tampereen kaupunki 2013b s.14)
- Lisätään kouluille johtavien kävely- ja pyöräilyreittien turvallisuutta, sujuvuutta ja viihtyisyyttä (Tampereen kaupunki 2015a s. 16-17)
- Minimoidaan autoliikenteen päävyöhykkeiden estevaikutusta yli- ja alikulkuratkaisuilla (Tampereen kaupunki & Ramboll 2014 s.38)
- Määritetään kävely- ja pyöräilyvyöhykkeiden ylläpito ja hoito (Tampereen kaupunkiseutu 2012a s.6)
- Tuetaan kävelyä ja pyöräilyä asuinalueilla rauhoittamalla autoliikennettä (Tampereen kaupunki 2015a s.16–17)

Keskustan ja alakeskustan kävely-ympäristöt ovat viihtyisiä ja esteettömiä. Tamperelaisista x% kokee kävely-ympäristöt viihtyisiksi ja esteettömiksi.

- Kävelykeskustaa laajennetaan (Ikonen 2013 s.12; Tampereen kaupunki 2013b s.14)
- Parannetaan esteettömyyttä keskustassa ja keskeisillä kulkureiteillä (Tampereen kaupunki 2013b s.11)

JOUKKOLIIKENNE

Joukkoliikenteen kulkutapaosuutta nostetaan. Joukkoliikenteellä kulkee x % tamperelaisista viiden vuoden päästä. (Kulkutapaosuus oli 19 % vuonna 2012 ja silloin tavoitteeksi asetettiin 22 % vuonna 2016.)

Joukkoliikenteen palvelutaso paranee keskeisillä joukkoliikennekäytävillä.

- Hämeenkatu Tammerkosken ja rautatieaseman välillä muutetaan joukko- ja kevyenliikenteen kaduksi (Ikonen 2013 s.12)
- Runkolinjoja vahvistetaan tarjontaa lisäämällä (Tampereen kaupunki 2013b s.12)
- Verkkorakennetta vahvistetaan lisäämällä runkolinjoihin integroitua poikittaisia yhteyksiä (Tampereen kaupunki 2013b s.12)
- Joukkoliikenneverkkoa kehitetään palvelemaan aluekeskusten toimivuutta ja saavutettavuutta (Tampereen kaupunki 2013b s.12)
- Suunnitellaan joukkoliikenteen seudullinen runkolinjasto kaupunkiseudun rakennesuunnitelman yhteydessä (bussit, lähijuna ja katuraitiotie) (Tampereen kaupunki 2013b s.12)
- Laaditaan seudullinen reittiopas (Tampereen kaupunkiseutu et al. 2010 s.12)
- Joukkoliikenteen informaatiojärjestelmän kehittäminen (Tampereen kaupunkiseutu & Strafica 2010 s.18)
- Kehitetään uusia lähijunaliikenteen asemia (Tampereen kaupunkiseutu & Strafica 2010 s.18)

- Kehitetään joukkoliikennepysäkkien esteettömyyttä (Tampereen kaupunki 2015a s. 16-17)

Joukkoliikennettä nopeutetaan ja sujuvoitetaan erityisesti keskustan sisääntuloväylillä. Matka-ajat lyhenevät ruuhka-aikana 3 %/vuosi.

- Joukkoliikenteen olosuhteita parannetaan merkittävästi Teiskontiellä, Pispalan valtatiellä ja Hatanpään valtatie suunnalla. (Tampereen kaupunki 2013b s.12)
- Joukkoliikenteen liikennevaloetuuksien kehittämistä jatketaan ja toteutetaan erillisiä nopeuttamiskohteita kattavasti koko verkolla (Tampereen kaupunki 2013b s.12; Tampereen kaupunkiseutu & Strafica 2010 s.18)
- Määritellään jalankulku- ja pyöräilyalueet sekä alueet, joilla joukkoliikenteen matka-aika pyritään saamaan nopeammaksi kuin henkilöauton (Ilmastostrategia, Tampereen kaupunkiseutu et al. 2010 s.11; Tampereen kaupunki 2013b s.11)

Kohennetaan merkittävien virkistysalueiden ja liikuntapaikkojen saavutettavuutta joukkoliikenteellä. Tamperelaisista x % kokee, että virkistysalueet ja liikuntapaikat ovat helposti joukkoliikenteellä.

HENKILÖAUTOLIIKENNE

Autoliikenteen määrän kasvua hillitään. Henkilöautolla liikkuvien osuus viiden vuoden päästä on x %.

- Liikennemäärien kasvua pyritään hillitsemään alentamalla nopeusrajoituksia ja edistämällä kestävien liikkumismuotojen käyttöä (Tampereen kaupunki & Ramboll 2014 s.38)

Varmistetaan hyvä saavutettavuus pitkämatkaiselle henkilöautoliikenteelle. Arvioidaan sanallisesti, onko tavoitteen saavuttaminen hyvällä, kohtalaisella vai huonolla mallilla.

- Käynnistetään keskustan katukehän vaiheittainen kehittäminen (Tampereen kaupunki 2013b s.13)
- Kaupungin ohittava liikenne ohjataan keskustan läpiajon sijaan Rantaväylän tunneliin ja Tampereen kehätielle (Tampereen kaupunki & WSP 2013a s.14; Tampereen kaupunki & Ramboll 2014 s.38)

LIIKENTEEN TURVALLISUUS

Henkilövahinkoihin johtaneiden onnettomuuksien määrä vähenee.

- Edistetään ihmisten terveyttä ja liikenneturvallisuutta kehittämällä liikennejärjestelmää.

MATKAKETJUT

Autojen ja pyörien liityntäpysäköintiä lisätään joukkoliikennereittien varrelle, asemille ja pysäkeille. Viiden vuoden päästä autojen liityntäpysäköintipaikkoja tulee olemaan x kpl ja pyörien x kpl. (Tarkojen tavoitelukumäärien sijaan voidaan myös tarkastella muutokseen suuntaa.)

- Kaupunki toteuttaa yleisille alueille riittävästi pyöräpysäköintipaikkoja ja ohjaa muita samaan tavoitteeseen (Tampereen kaupunki 2016 s.17)
- Järjestetään laadukasta pyörienliityntäpysäköintiä joukkoliikennereittien varrelle, asemille ja pysäkeille (Tampereen kaupunkiseutu 2012a s.6, Ikonen 2013 s. 13)

Liikkumismuodosta toiseen vaihtaminen on keskustassa mutkatonta. Tamperelaisista x % on tyytyväisiä mahdollisuuksiin vaihtaa liikkumismuodosta toiseen keskustassa.

- Liikkumismuodosta toiseen vaihtaminen on keskustassa mutkatonta laadukkaan palvelutarjonnan ansiosta (Tampereen kaupunki & WSP 2013a s.14)
- Parannetaan matkaketjuja kehittämällä pysäkkijärjestelyjä (Tampereen kaupunki 2013b s.12)
- Helpotetaan joukkoliikenteen käyttöä kehittämällä matkakeskustoimintoja ja kevyenliikenteen edellytyksiä liityntäliikenteen näkökulmasta (Tampereen kaupunkiseutu & Strafica 2010 s.15)
- Tampereen asemakeskus Suomen kasvukäytäväkeskuksena ja valtakunnallisena solmukohtana (Tampereen kaupunkiseutu et al. 2016 s.3)
- Suunnitellaan seudullinen joukkoliikennejärjestelmä, jossa joukkoliikenteen tariffi- ja pysäköintipolitiikka tukevat matkaketjujen toimivuutta (Tampereen kaupunkiseutu et al. 2010 s.11)
- Osoitetaan seudullista joukkoliikennettä tukevat vaihtopysäkit ja liityntäpysäköinnin alueet joukkoliikenteen solmukohtiin (Tampereen kaupunki 2015a s.16-17)

PYSÄKÖINTI JA TIEINFRASTRUKTUURIN OPTIMAALINEN KÄYTTÖ

Järjestetään keskusta laadukasta pysäköintitilaa maan alle ja pysäköintilaitoksiin. Pysäköintiin pääsee autolla sujuvasti keskustan katukehältä. Pysäköintilaitoksista on suorat ja laadukkaat yhteydet keskustan toimintoihin. Arvioidaan sanallisesti, onko tavoitteen saavuttaminen hyvällä, kohtalaisella vai huonolla mallilla.

- Muutetaan pysäköinniltä vapautunut tila pyöräilyn, jalankulun, tapahtumien ja kaupallisten toimintojen käyttöön (Tampereen kaupunki 2013b s.13; Tampereen kaupunki & WSP 2013a s.14)
- Suositetaan mahdollisuuksien mukaan alennettua pysäköintinormia hyvin saavutettavilla alueilla, kuten intensiivisellä joukkoliikennevyöhykkeellä (Tampereen kaupunki 2015a s.16-17)
- Tarkistetaan ja päivitetään pysäköinnin opastus, aikarajoitukset, hinnoittelu tarpeita vastaavaksi (Tampereen kaupunki & Trafrix 2014 s.7; Tampereen kaupunki 2013b s.11)
- Tarkistetaan ja suunnitellaan muutokset jakeluliikenteen, taksien, tilausautojen, yhteiskäyttöautojen pysäköinnille sekä kunnossapitoon liittyen (Tampereen kaupunki 2016 s.32)

- Ohjelmoidaan hinnoittelu ja sen säännölliset tarkistukset niin maksualueiden (kadut ja laitokset), asukas- ja yritystunnusten kuin vähäpäästöisten autojen maksualennustenkin osalta (Tampereen kaupunki & Trafrix 2014 s.7)
- Tehdään sähköautojen yleisten latauspaikkojen suunnitelma (Tampereen kaupunki & Trafrix 2014 s.7)

KAUPUNKILOGISTIKKA

Keskustaan järjestetään maanalainen huoltoverkosto. Arvioidaan sanallisesti, onko tavoitteen saavuttaminen hyvällä, kohtalaisella vai huonolla mallilla.

LIKKUMISEN OHJAUS

Muodostetaan liikkumisen ohjauksesta pysyvä toimintamalli kaupunkiseudulle. Arvioidaan sanallisesti, onko tavoitteen saavuttaminen hyvällä, kohtalaisella vai huonolla mallilla.

- Matkustuksen kysyntää ohjataan hinnoittelun keinoin ruuhka-aikojen ulkopuolelle (Tampereen kaupunki 2013b s.12)
- Tuetaan joukkoliikenteen kehittämistä ja käyttöä ottamalla käyttöön liikenteen taloudellisen ohjauksen keinoja (Tampereen kaupunkiseutu et al. 2010 s.11)
- Perustetaan liikkumisen palvelukeskus, joka aktiivisesti tukee energiatehokasta liikkumista. Tuetaan ja tehostetaan taloudellisen ajotavan koulutusta ja lisätään informaatiota erilaisista liikkumismahdollisuuksista. (Tampereen kaupunkiseutu et al. 2010 s.12)

ÄLYLIKENNE

Edistetään liikenteen digitalisaatioon ja uusiin teknologiaratkaisuihin perustuvan uuden liiketoiminnan syntymistä. Arvioidaan sanallisesti, onko tavoitteen saavuttaminen hyvällä, kohtalaisella vai huonolla mallilla.

- Reaaliaikainen liikenneinformaatio, älykäs liikenne ja ajonopeudet ympäristön ehtoihin soveltava opettava ympäristö opastavat liikkujaa ja kertovat miten eri ympäristöissä toimitaan ja liikutaan (Tampereen kaupunki & WSP 2013a s.14)
- Kaupunki toimii aktiivisesti yhteistyössä alan yritysten, korkeakoulujen ja valtion viranomaisten kanssa hyödyntäen myös rahoitustahoja, kuten EU ja TEKES (Ikonen 2013 s.13)
- Digitalisaation ja kokeilujen avulla parannetaan liikkumispalveluita mm. hyödyntämällä monipuolisesti yhteiskunnan korvaamia kuljetuksia, edistämällä sähköpyörien, yhteiskäyttöautojen ja muiden yhteisöllisten ratkaisujen käyttöä sekä kehittämällä ”palvelut pyörille”-kokeiluja ja sähköisiä asiointipalveluja. (Tampereen kaupunkiseutu et al. 2016 s.3)

YMPÄRISTÖ

Tampere on ilmastopolitiikan edelläkävijä. Hiilidioksidipäästöjen määrää vähenee x % seuraavan viiden vuoden aikana. (Tavoitteeksi on asetettu vähentää päästöjen määrää 40 % vuoden 1990 tasosta vuoteen 2025 mennessä.)

- Turvataan kaavoituksella uusiutuvan energian käytön lisäämisedellytykset. (Tampereen kaupunkiseutu et al. 2010 s.15)

Melulle altistuvien asukkaiden määrä ei lisäännä vuoden 2012 tasosta (Meluntorjunta, Tampereen kaupunki & WSP 2013b s.26) Liikenteestä aiheutuvalle melulle altistuvien määrä vähenee x % seuraavan viiden vuoden aikana.

- Liikennemelua vähennetään lisäämällä joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn osuutta liikku-
mismuodoissa. (Tampereen kaupunki & WSP 2013b)
- Selvitetään hiljaisemman linja-autokaluston käyttömahdollisuus (Tampereen kaupunki &
WSP 2013b s.28)
- Selvitetään vaikutukset meluallistumiseen, kun tehdään muutoksia pääkatujen liikennejärjes-
telyihin tai rakenteeseen (Tampereen kaupunki & WSP 2013b s.27)

MAANKÄYTÖN JA LIIKENTEEN YHTEENSOVITTAMINEN

*Uusilla ja uudistuvilla alueilla periaatteena on, että alueet tukeutuvat nykyisiin jalankulku- ja jouk-
koliikennevyöhykkeisiin tai ovat niiden jatkeena. Tampereella % uusista tai uudistuvista rakennuk-
sista/alueista sijaitsee jalankulku tai joukkoliikennevyöhykkeillä tai niiden jatkeena.*

*Päivittäistavarakaupat ja julkiset peruspalvelut sijoitetaan yhdyskuntarakenteen sisälle ja ne ovat
saavutettavissa ilman omaa autoa. Tamperelaisista x % on päivittäistavarakaupat ja julkiset palvelut
kävelyetäisyydellä tai muuten saavutettavissa ilman omaa autoa.*

*Uusien alueiden suunnittelussa otetaan huomioon myös uudet liikkumismuodot, kuten yhteiskäyttö-
autot, kimppakyydit ja kutsukyydit. Arvioidaan sanallisesti, onko tavoitteen saavuttaminen hyvällä,
kohtalaisella vai huonolla mallilla.*

6.2 Seuranta ja päivittäminen

Edellä luonnosteltu kestävä kaupunkiliikenteen suunnitelma sisältää mitattavaan muotoon asetetut tavoitteet sekä tavoitteisiin liittyvät toimenpiteet. Suunnitelman etenemistä kannattaa seurata Lundin esimerkin mukaisesti kerran vuodessa. Seurantaan kuuluvat tehtävät:

- Läpikäydä järjestelmällisesti tavoitteet ja niitä kuvaavat mittarit. Merkitä jokaisen tavoitteen kohdalle, onko tilanne parantunut, huonontunut vai pysynyt samana.
- Läpikäydä järjestelmällisesti toimenpiteet. Merkitä jokaisen toimenpiteen kohdalle, onko toimenpide toteutettu, toteuttamatta vai kesken.
- Kehittää menetelmä, jonka avulla voidaan seurata toteutettujen toimenpiteiden vaikutuksia.

Seurannan tulokset on suositeltavaa koota seurantaraporttiin, joka julkaistaan esimerkiksi verkossa. Raportti on hyvä väline viestiä suunnitelman etenemisestä ja suunnitelman toteuttamisen vaikutuksista kaupunkilaisille ja päättäjille.

Suunnitelmaa kannattaa päivittää samanaikaisesti kantakaupungin yleiskaavan kanssa. Tampereella kantakaupungin yleiskaavan päivittäminen tulee tulevaisuudessa tapahtumaan valtuustokausittain eli neljän vuoden sykleissä. Eltisen (2016) mukaan esimerkiksi Malmön suunnitelmaa aiotaan myös päivittää vastaavassa tahdissa yleiskaavan päivitysten yhteydessä. Yleensä SUMP-suunnitelmia on päivitetty harvemmin, noin kymmenen vuoden välein. Ruotsissa TRAST-ohjeistuksessa kuitenkin todetaan 8-10 vuoden päivitystaajuuden olevan liian hidas. Ohjeistuksessa suositellaan päivittämään ohjelmia jatkuvasti olosuhteiden muuttuessa. (Eltis 2016) Päivittämisessä käydään läpi kaikki samat vaiheet kuin ensimmäistä suunnitelmaa laadittaessa. Nantesin ja Lundin kokemusten perusteella päivittäminen sujuu kuitenkin nopeammin kuin ensimmäisen suunnitelman laadinta. Nantesissa suunnitelman päivittäminen aloitettiin laatimalla arviointi edellisestä suunnitelmasta ja antamalla sen perusteella ehdotuksia päivitykseen.

6.3 Työryhmät

Tampereella kannattaa muodostaa työryhmät kestävä kaupunkiliikenteen suunnitelman laadintaan. CASE-kohteista Hyvinkää, Malmö ja Lund ovat jakaneet keskeiset suunnitelman laadintaan osallistuneet henkilöt erillisiin ryhmiin. Jokaisella ryhmällä on oma selkeästi määritelty rooli suunnitelman laadinnassa. Yleensä yhden ryhmän roolina on vastata suunnitelman laadintaan liittyvästä käytännön työstä: suunnitelman kirjaamisesta, työpajojen järjestelyistä jne. Tähän ryhmään kuuluu projektin etenemisestä huolehtiva projektipäällikkö. Kohteissa tähän ryhmään kuului 4-12 henkilöä. Toiseen ryhmään kuuluvat erilaiset asiantuntijat, kaupungin suunnittelijat ja kaupunginvaltuuston edustajat. Tämän ryhmän roolina on ohjata suunnitelman laadintaa olemalla siinä aktiivisesti mukana ja jakamalla asiantuntemusta. Lundissa tämä ryhmä on jaettu kahdeksi pienemmäksi ryhmäksi, joista toinen koostuu pääasiassa kaupungin ulkopuolisista asiantuntijoista ja toinen kaupungin johtajista ja suunnitelmaan liittyvien kaupungin osastojen johtajista. Kohteissa tähän ryhmään kuului 11-14 henkilöä. Malmössä näiden lisäksi on vielä määritelty tilaajaryhmä ja laatijaryhmä.

Tampereella voidaan muodostaa vastaavanlaiset kaksi työryhmää, joista toinen vastaa suunnitelman laatimisesta ja toinen ohjauksesta. CASE-kohteiden esimerkkien mukaan laatijaryhmään jäsenet koostuvat pääasiassa kaupungin omista virkailijoista. Tampereella ryhmään tulisi ainakin kuulua:

- useampia liikennesuunnittelijoita (esim. 3), joista yksi voisi toimia projektipäällikkönä
- ainakin yksi edustaja kantakaupungin yleiskaavoituksesta

Lisäksi ryhmään kannattaa ottaa seuraavia tahoja:

- muita maankäytönsuunnittelun edustajia
- edustaja ympäristötoimesta
- edustaja katusuunnittelusta
- edustaja kiinteistöosastolta
- edustaja palveluverkon suunnittelusta
- edustaja terveydenhuollosta
- edustaja koulutuksesta
- edustaja pelastustoimesta
- liikunta-alan ammattilainen
- kestävän kehityksen asiantuntija
- vammais- ja esteettömyysasiamies
- liikkumisen ohjauksen asiantuntija
- keskustan kehittämishankkeen edustaja.

Vastaavasti Tampereen ohjausryhmään voisi kuulua seuraavia tahoja:

- pormestari
- kaupunginvaltuuston edustajat
- konserninhallinnon edustaja (kaupunkistrategian näkökulma)
- kaupungin eri osastojen johtajia (teknisen alan lisäksi myös sivistystoimi, palvelusuhteet, viestintä)
- kaupungin ulkopuolisia kestävän liikkumisen asiantuntijoita esim. Liikennevirastosta, ympäristöministeriöstä, Motivasta
- edustaja Pirkanmaan ELY-keskuksesta
- edustaja Tampereen seutukuntayhtymästä

Työryhmien muodostamisessa kannattaa mahdollisuuksien mukaan hyödyntää yleiskaavatyöskentelyssä käytettäviä työryhmiä.

7 YHTEENVETO

7.1 Yhteenveto

Tässä tutkimuksessa selvitettiin mahdollisuuksia yhdistää kestävän kaupunkiliikenteen SUMP-suunnitelma osaksi yleiskaavaa ja yleiskaavoitusprosessia. Kohdealueena toimii Tampereen kantakaupungin alue. Tampereen seudulla on jo aiemmin käsitelty kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelun aihepiiriä monissa suunnitelmissa. Varsinaista Euroopan komission mukaista SUMP-suunnitelmaa ei kuitenkaan ole tehty. SUMP-suunnitelman laatimista on lähestytty laatimalla aiheesta esiselvitys syksyllä 2014. Esiselvityksessä perehdyttiin Tampereen seudun olemassa oleviin suunnitelmiin, tehtiin haastatteluja sekä tehtiin käytännön havaintoja maastossa. Selvityksen perusteella arvioitiin kestävän kaupunkiliikkumisen nykytilaa Tampereella ja Tampereen seudulla sekä esitettiin suosituksia SUMP-suunnitelman laatimiseen ja eri osa-alueiden kehittämiseen. SUMP-suunnitelman laatimiseen ehdotettiin Tampereelle kahta vaihtoehtoa. Ensimmäisessä vaihtoehtona oli, että Tampereen kaupunki laatii SUMP-suunnitelman kaupungin yleiskaavan osatyönä ja suunnitelma laaditaan myöhemmin erikseen Tampereen seudulle. Toisena vaihtoehtona oli laatia SUMP osana laajempaa, seudullista suunnittelua, esimerkiksi Pirkanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelman tai Tampereen seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman yhteydessä. Laajemmassa vaihtoehdossa halukkaat seudun kunnat voisivat laatia omat yksityiskohtaisemmat toimenpidesuunnitelmansa yleisten periaatteiden perusteella. Tämän tutkimuksen lähtökohtana oli tutkia ensimmäisen vaihtoehdon toteuttamista.

Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelma (SUMP) on strateginen suunnitelma visiosta ja tavoitteista pitkällä tähtäimellä, toimenpidesuunnitelma, aikataulutuksen ja budjetoinnin väline sekä keskustelun synnyttäjä. Suunnitelmassa otetaan kokonaisvaltaisesti huomioon kaikki liikkumisen muodot, pysäköinti, liikenteen turvallisuus, kaupunkilogistiikka, matkaketjut, älyliikenne ja liikkumisen ohjaus. Euroopan komissio on edistänyt SUMP-suunnitelmien käyttöönottoa Euroopassa. Esikuvina ovat toimineet Ranskan ja Iso-Britannian suunnitelmat. Tämän tutkimuksen tekohetkellä Suomessa on laadittu yksi Euroopan komission ohjeistuksen mukainen SUMP-ohjelma Hyvinkäälle. Suomessa on kuitenkin jo olemassa monia SUMP-ohjelmaa muistuttavia suunnitelmia: liikennejärjestelmäsuunnitelmat, kestävän ja turvallisen liikkumisen suunnitelmat, kuntien omat suunnitelmat ja kaupunkistrategiat sekä MAL-aiesopimukset. Ympäristöministeriön vetämässä ERA17-hankkeessa on esitetty, että SUMP-ohjelma voitaisiin tulevaisuudessa toteuttaa samanaikaisesti yleiskaavatasoisen suunnittelun kanssa.

Yleiskaava on Suomessa väline kuntien yleispiirteiseen maankäytön suunnitteluun. Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet ja maakuntakaava ohjaavat yleiskaavan laadintaa. Yleiskaava ohjaa vastavasti yksityiskohtaisemman asemakaavan laadintaa. Yleiskaavassa esitetään yleispiirteisesti tavoitel-

lun kehityksen periaatteet ja osoitetaan alueet, joissa on tarpeen tehdä yksityiskohtaisempaa maankäytön suunnittelua. Yleiskaava koostuu kaavakartasta ja sitä täydentävistä kaavamerkinnöistä ja määräyksistä sekä kaavaselistuksesta.

SUMP-suunnitelmalla ja yleiskaavalla on monia yhtäläisyyksiä. Molemmat suunnitelmat ovat yleispiirteisiä, tähtäävät pitkälle tulevaisuuteen ja käsittelevät aihepiiriään monipuolisesti. Molempien suunnitelmien laadinnassa arvostetaan poikkihallinnollista työskentelytapaa, laajaa sidosryhmätyöskentelyä, aktiivista seuranta sekä kestävä kehityksen periaatteiden noudattamista. Suunnitelmien laadintaan liittyy samankaltaisia vaiheita, joita on mahdollista yhdistää toisiinsa. Näiden yhtäläisyyksien perusteella SUMP-suunnitelman sisällyttäminen yleiskaavaan on hyvä ajatus. Suunnitelmat kuitenkin myös eroavat toisistaan. Yleiskaavatason maankäytön suunnittelussa liikenne ja liikkuminen tärkeässä roolissa, mutta kuitenkin yhtenä monista huomioonotettavista näkökulmista. SUMP-suunnitelma syventyy todella monipuolisesti ainoastaan liikenteeseen ja liikkumisen. Yleiskaavalla on suomalaisessa suunnittelujärjestelmässä selkeä paikka ja yleiskaavassa esitetyt ratkaisut voivat olla oikeusvaikutteisia. Liikennenäkökulman huomioimista yleiskaavassa on tutkittu jo aiemmin mm. kävelyn ja pyöräilyn, joukkoliikenteen sekä liikenneturvallisuuden kannalta. SUMP-konseptin aihepiireistä vähemmälle käsittelylle yleiskaavassa ja muussakin suunnittelussa jäävät tavallisesti kaupunkilogistiikka, liikkumisen ohjaus, liikkuminen palveluna, älyliikenne ja matkaketjut. Eroavaisuuksien perusteella voi todeta, että suunnitelmien yhdistäminen parantaa etenkin SUMP-suunnitelman laadukkuutta. Yleiskaavan yhteydessä SUMP-suunnitelman toimenpiteet saadaan yhdistettyä yksiselitteisesti maankäyttöön ja päätöksistä tulee oikeusvaikutteisia. SUMP-suunnitelma tuo yleiskaavan liikennesuunnitteluun lisää syvyyttä ja aiheen käsittelyä entistä monipuolisemmalla tavalla. Molempien suunnitelmien vaatimat poikkihallinnollinen yhteistyö, sidosryhmätyö ja säännöllinen seuranta on helppo toteuttaa yhteistyössä.

Tässä tutkimuksessa tutustuttiin erilaisiin olemassa oleviin SUMP-suunnitelmiin. Tavoitteena oli löytää hyviä käytännön toimintatapoja, joita voitaisiin hyödyntää Tampereen suunnitelman laadinnassa. Kohdemaiksi valikoituivat Ranska, Ruotsi ja Suomi. Ranskasta saatiin käsitystä SUMP-suunnitelmien laadinnasta pidemmältä aikaväliltä. Mukaan otettiin Brestin seutu ja Nantes, joissa molemmissa oli laadittu jo useampi suunnitelma. Brestin seudulla kestävä liikunnan suunnitelma oli yhdistetty paikalliseen maankäyttösuunnitelmaan, paikalliseen asunto-ohjelmaan sekä alueelliseen energia- ja ilmastosuunnitelmaan. Ruotsi otettiin toiseksi kohdemaaksi, koska ruotsalainen suunnittelujärjestelmä on samantyyppinen suomalaisen järjestelmän kanssa. Ruotsalaisiksi kohteiksi valittiin Lund, Luulaja ja Malmö. Lund on ruotsalainen edelläkävijä kestävä liikenteen suunnittelussa. Lundissa on kehitetty kansainvälistäkin huomiota saanut LundaMats-konsepti. Luulaja on esimerkki kestävä liikunnan suunnitelman yhdistämisestä kaupungin yleiseen visioon ja yleiskaavaan. Malmö on esimerkki SUMP-ohjelman toteuttamisesta suuremmassa kaupungissa. Kolmanneksi kohdemaaksi valittiin Suomi, josta saadaan esimerkkejä suunnitelman toteuttamisesta Suomen olosuhteissa. Esimerkikohteiksi valittiin Hyvinkää, Hämeenlinnan seutu ja Lahti. Hyvinkäällä on laadittu ensimmäinen suomalainen SUMP-suunnitelma. Hämeenlinnan seudun kestävä ja turvallisen liikkumisen suunnitelma ja Lahden kaupungin strategia muistuttavat monilla tavoin SUMP-suunnitelmaa.

Tampereen nykytilanteeseen perehdyttiin tutustumalla Tampereen ja seudun olemassa oleviin suunnitelmiin. Tavoitteena oli selvittää, millaisen pohjan olemassa olevat suunnitelmat luovat Tampereen SUMP-ohjelman laadinnalle. Olemassa olevia EU-tasoisia, valtakunnallisia, maakunnallisia, seudullisia ja Tampereen omia suunnitelmia oli suuri määrä. Maakuntatason suunnitelmista tarkasteltiin tarkemmin Pirkanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmaa. Muuten keskityttiin Tampereen seudun ja Tampereen kaupungin suunnitelmiin. Tarkastelun perusteella todettiin, että suunnitelmissa esitetyt visiot, tavoitteet ja toimenpiteet ovat kaikissa seudullisissa ja Tampereen omissa suunnitelmissa samansuuntaisia. SUMP-ohjelman kannalta erityisen oleellisia olemassa olevia suunnitelmia ovat kantakaupungin yleiskaavaan 2040 liittyvät valmistelumateriaalit ja SUMP-esiselvitys. Kaupunkistrategia ja siihen liittyvät toimintasuunnitelmat ovat merkittävä pohja yleiskaavan laadinnalle. Liikenteen kannalta merkittäviä suunnitelmia ovat Tampereen keskustan liikenneverkkosuunnitelma Takli ja kantakaupungin yleiskaavaan liittyvä ”alustavat liikenneverkon kehittämistavoitteet”.

Tämän tutkimuksen lopuksi laadittiin luonnos Tampereen SUMP-suunnitelmasta. Luonnos pohjautuu kirjallisuuskatsaukseen, CASE-kohteiden esimerkkeihin sekä Tampereen olemassa oleviin suunnitelmiin. Olemassa olevissa Tampereen suunnitelmissa usein toistuvat pääkohdat tiivistettiin visioon, tavoitteisiin ja toimenpiteisiin. Tavoitteet asetettiin mitattavaan muotoon. Suositeltiin, että seuranta toteutettaisiin vuosittain ja päivitys tehtäisiin samanaikaisesti yleiskaavan päivitysten kanssa neljän vuoden välein. Tampereellekin suositeltiin CASE-kohteiden esimerkin mukaisesti määriteltäviksi työryhmät, jotka vastaavat suunnitelman laadinnasta.

7.2 Tutkimuksen arviointi

Tutkimuksen tavoitteena oli selvittää, miten Tampereen kantakaupungin yleiskaavan yhteydessä voidaan toteuttaa ja ylläpitää kestävän kaupunkiliikenteen SUMP-suunnitelmaa. Tutkimuksen perusteella voidaan ensinnäkin todeta, että kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman yhdistäminen yleiskaavaprosessiin on mahdollista ja perusteltua. Yleiskaavan ja kestävän liikkumisen suunnitelman vertailu osoittaa, että suunnitelmilla on paljon yhtäläisyyksiä mm. samankaltaisia tavoitteita ja työvaiheita sekä pyrkimys poikkitieteelliseen työskentelyyn ja osallistamiseen. Toiseksi kirjallisuustutkimus ja CASE-kokemukset selvittivät, että tämä kirjallisuuteen pohjautuva tutkimus ei voi toimia kaupungin SUMP-suunnitelmana. Kirjallisuustutkimus ei sisällä mm. SUMP-suunnitelman vaiheita, laajaa poikkihallinnollista työskentelyä tai sidosryhmätyötä. Tämän tutkimuksen rooliksi muodostui tuottaa lisätietoa SUMP-ohjelmien laadinnasta erityisesti yleiskaavan yhteydessä.

Tutkimuksen mukaan kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelma voisi toimia Tampereella yleiskaavaa täydentävänä asiakirjana. Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman roolina on syventää ja laajentaa yleiskaavan liikennesuunnittelua sekä tiivistää joukko olemassa olevia suunnitelmia yhdeksi selkeäksi kokonaisuudeksi. Toimiva ratkaisu on yhdistää SUMP-prosessin visio-, tavoite- ja toimenpidesuunnittelu kiinteäksi osaksi yleiskaavaprosessia. Yhteisten näkemyksen löytäminen on hyödyllistä sekä yleiskaavan että SUMP-suunnitelman kannalta. Siksi poikkihallinnollista työskentelyä ja sidosryhmätyötä kannattaa mahdollisuuksien mukaan yhdistää. Kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelussa tehdyt maankäytölliset ratkaisut liitetään yleiskaavan karttaosioon. Kaikki kestävän kaupunkiliikenteen ratkaisut kirjataan lisäksi erilliseen kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmaan.

Suunnitelman laatimisen lisäksi tutkimuksessa haluttiin syventyä suunnitelman ylläpitämiseen. Siksi tutkimuksessa perehdyttiin seurantaan, arviointiin ja suunnitelman päivittämiseen. CASE-kohteiden esimerkkien perusteella todettiin, että hyvä vaihtoehto on määrittää tavoitteet heti mitattavaan muotoon. Mittareiden yhteydessä tulee esittää lähtötilanne. Seuranta esitettiin toteutettavaksi vuosittain siten, että käsitellään kunkin mittarin tilanne ja kehityssuuntaus tavoitteeseen nähden. Lisäksi seurataan, kuinka moni kestävä kaupunkiliikenteen suunnitelmassa esitetyistä toimenpiteistä on suoritettu seurantajakson aikana. Suunnitelman päivittäminen kannattaa yhdistää yleiskaavan päivitysten sykliin. Tampereella suunnitteilla oleva yleiskaavan päivityssykli valtuustokausittain todettiin sopivaksi myös kestävä liikumisen suunnitelman kannalta. Pitkän tähtäimen visio voidaan asettaa samaan hetkeen kuin yleiskaavassa ja lyhyemmän tähtäimen tavoitteet sekä toimenpiteet voidaan osoittaa valtuustokaudelle.

Tutkimuksen lähtökohtana oli muodostaa suunnitelma Tampereen kantakaupunkiin. Yhtenä tutkimustehtävänä oli siis ottaa selvää alueen nykytilanteesta ja olemassa olevista suunnitelmista. Tavoitteena oli selvittää, millaisen pohjan Tampereen olemassa olevat suunnitelmat luovat kestävä kaupunkiliikenteen suunnitelman laadinnalle. Kuten jo esiselvityksen perusteella arvioitiin, Tampereen suunnitelmat ovat kestävä liikumisen suunnitelman kannalta pääosin hyvällä mallilla. Olemassa olevat suunnitelmat ovat samansuuntaisia ja tähtäävät yhteisiin päämääriin. Tässä tutkimuksessa laadittiin olemassa olevien suunnitelmien pohjalta luonnos Tampereen kestävä kaupunkiliikenteen visiosta, tavoitteista ja toimenpiteistä. Varsinaisen suunnitelman tekemiseen kuitenkin kuuluu kaupungin yhteinen tekeminen ja monipuolinen sidosryhmätyö.

7.3 Suositukset jatkotoimenpiteiksi

Tämä tutkimus ohjeistaa kestävä kaupunkiliikenteen suunnitelmien laatimista erityisesti yleiskaavan yhteydessä. Tutkimus perustuu kirjallisuuteen SUMP-suunnitelmista ja yleiskaavasta sekä CASE-kohteiden suunnitelmiin. Aihetta on mahdollista tutkia lisää vielä monelta kannalta ja tutustumalla uusiin CASE-kohteisiin. Kirjallisuustutkimuksen lisäksi tietämystä voidaan laajentaa haastattelemalla sopivien verrokkikaupunkien edustajia, kutsumalla kohdekaupunkiin vierailulle SUMP-asiantuntijoita tai järjestämällä suunnittelijoille SUMP-koulutuksia. Tampereella on kuitenkin olemassa jo hyvät lähtökohdat suunnitelman laatimiselle tämän tutkimuksen myötä. Kestävä kaupunkiliikenteen suunnitelmien luonteeseen kuuluu suunnitelman päivittäminen ja prosessista oppiminen, joten ensimmäisen oman suunnitelman laatiminen on hyvä keino kehittyä.

Kuvaan 36 on laadittu yhteenveto Tampereen kestävä kaupunkiliikenteen suunnitelman tilanteesta tämän tutkimuksen ja esiselvityksen jälkeen. Suunnitelman laadinnan kolmesta ensimmäisestä vaiheesta suurin osa on jo aloitettuna: osa on kesken ja osa jo hyvällä mallilla. Tekemättä ovat sidosryhmätyö ja siihen liittyvä suunnittelu, poikkihallinnollisen yhteistyön järjestäminen sekä käytännön järjestelyistä (vastuutahot, budjetti, aikataulu) päättäminen. Näitä kaikkia aiheita koskevaa tietoa on koottu tähän tutkimukseen. Tampereella SUMP-suunnitelman laatimisessa seuraavana vaiheena on järjestää pieni työryhmä liikenteen ja liikumisen asiantuntijoita vastaamaan suunnitelman valmistelusta ja siihen liittyvistä käytännön järjestelyistä. Keskenäiset kohdat eli vision, tavoitteiden, toi-

menpiteiden ja seurannan määrittäminen voidaan tehdä, kun saadaan määritetyksi vastuutahot kaupungilta, suunnitelman laadinnan työryhmät ja sovittua ”pelisäännöistä”. Vision, tavoitteiden ja toimenpiteiden valintaan tulee myös sisällyttää poikkihallinnollista työskentelyä ja sidosryhmätyöskentelyä.



Kuva 36. Yhteenvedo Tampereen vaiheesta SUMP-suunnitelman laadinnassa.

Kantakaupungin yleiskaava 2040 valmistunee jo alkuvuodesta 2017, joten sen yhteydessä ei ennätetä toteuttaa SUMP-prosessia. SUMP-suunnitelman teemoja ollaan kuitenkin voitu sisällyttää suunnitelmaan. SUMP-prosessin yhdistäminen kantakaupungin yleiskaavaprosessiin voidaan toteuttaa kaavan seuraavan päivityksen yhteydessä tai pienimuotoisemmin jo aiemmin.

Tätä tutkimusta olisi kiinnostavaa syventää tutkimalla mahdollisuutta yhdistää kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelma kaupunkistrategian laatimiseen. Esimerkiksi Luulajassa kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman perustana olivat kaupungin yhteinen visio ja kehitystavoitteet, joita täydennettiin kaupunkiliikkumiseen ja liikenteeseen liittyvillä toimenpidepaketeilla. Tampereen kantakaupungin visiot ja tavoitteet perustuvat kaupunkistrategiaan, jonka kantakaupungin yleiskaava yhdistää maankäyttöön. Kaupunkistrategiaa täydentävissä toimintasuunnitelmissa visioita konkretisoidaan tavoitteiksi ja toimenpiteiksi sekä määritellään mittareita. Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelma voisi siis Luulajan esimerkin mukaan olla yksi Tampereen kaupunkistrategiaa täydentävistä toimintasuunnitelmista.

LÄHTEET

Baltic Sea Region Competence Centre on Sustainable Urban Mobility Planning (2013). Integrating mobility plans in the Vision Luleå 2050, verkkosivu. Saatavissa (viitattu 13.7.2016): <http://www.bsr-sump.eu/good-example/integrating-mobility-plans-vision-lule%C3%A5-2050>.

Brest metropole océane (2014a). Facteur 4 Plu Pour une métropole plus durable Plan Local D'urbanisme de Brest Metropole Oceane. 5 s. Saatavissa (viitattu 19.7.2016): https://www.brest.fr/fileadmin/Documents/Au_quotidien/se_loger-construire/PLU/plu_facteur4_2013.pdf.

Brest Métropole (2014b) Facteur 4 Plu Pour une métropole plus durable Plan Local D'urbanisme de Brest Metropole Oceane Rapport de presentation. 605 s. Saatavissa (viitattu 19.7.2016): https://www.brest.fr/fileadmin/Documents/Au_quotidien/se_loger-construire/PLU/PLU_mai2016/1-RAPPORT_PRESENTATION_20160519.pdf.

Certu (2013). 30 years of sustainable urban mobility plans (PDU) in France. Mobility and transport Focus on 27. . Ministère de Légality des territoires et du logement & Ministère de Lécologie, du développement durable et de l'énergie. 12 s. Saatavissa (viitattu 15.7.2016): <http://www.certu-catalogue.fr/mobility-and-transport-focus-on.html>.

Certu (2012). PDU: the French urban mobility plan Integrating transport policies. Mobility and transport Tools & Methods 1. Ministère de Légality des territoires et du logement & Ministère de Lécologie, du développement durable et de l'énergie. 8 s. Saatavissa (viitattu 15.7.2016): <http://www.certu-catalogue.fr/pdu-the-french-urban-mobility-plan-integrating-transport-policies.html>.

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (2011). Viisas liikkuminen luo hyvinvointia Hämeenlinnan seudun kestävän ja turvallisen liikkumisen suunnitelma EKOLIITU. Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen julkaisuja 10/2011. 52 s. Saatavilla (viitattu 14.7.2016): http://www.hameenlinna.fi/pages/396929/1_EKOLIITU_loppuraportti_web.pdf.

Eltis The urban mobility observatory (2016). Member State profiles, verkkosivu. European Commission. Saatavissa (viitattu 14.7.2016): <http://www.eltis.org/mobility-plans/member-state-profiles>. Viimeisin päivitys 14.7.2016.

Eltis (2015). Brest renews its SUMP as part of a master plan (France), verkkosivu. Saatavissa (viitattu 19.7.2016): <http://www.eltis.org/discover/case-studies/brest-renews-its-sump-part-master-plan-france>.

Endurance European SUMP-network (2016a). Kohde-esittelyt (mm. Hyvinkää, Luleå, Brest, Montpellier), verkkosivu. Saatavissa (viitattu 7.10.2016): <http://www.epomm.eu/endurance/index.php?id=2809&city=214>.

Endurance European SUMP-network (2016b). Urban mobility planning in France, verkkosivu. Saatavissa (viitattu 19.7.2016): <http://www.epomm.eu/endurance/index.php?id=2809&country=fr>. viimeinen päivitys 5/2016.

Era17 Energiaviisaan rakennetun ympäristön aika 2017 (2012). Kestävä liikkuminen suunnittelun lähtökohdaksi. ERA17, verkkosivu. Saatavissa (viitattu 6.6.2016): <http://era17.fi/maankaytto/kestava-liikkuminen-suunnittelun-lahtokohdaksi/>

Euroopan komissio (2016a). Participation Actively engaging citizens and stakeholders in the development of Sustainable Urban Mobility Plans. European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans. 52 s. Saatavissa (viitattu 15.8.2016): https://www.google.fi/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=2&ved=0ahUKEwi-i_nT5MLOAhUJZCwKHRqfDhEQFggqMAE&url=http%3A%2F%2Fwww.sump-challenges.eu%2Ffile%2F363%2Fdownload%3Fto-ken%3Dux_RXr7G&usg=AFQjCNHQiYFZOmd7KeiI51CzY4AWEa89vg&sig2=DTm8xzJZKeBbYfpCWMBfuA&cad=rja.

Euroopan komissio (2016b). Monitoring and evaluation Assessing the impact of measures and evaluating mobility planning processes. European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans. 52 s. Saatavissa (viitattu 15.8.2016): https://www.google.fi/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=2&ved=0ahUKEwiitbL_u8POAhWGiywKHVCDcuQQFgglMAE&url=http%3A%2F%2Fwww.sump-challenges.eu%2Ffile%2F365%2Fdownload%3Fto-ken%3DC1nhiA3S&usg=AFQjCNH58rc8nR7COBObiJ3CpGYibaKa6Q&sig2=jzB8GBYd6L_AvQezyqFqIw&cad=rja.

Euroopan komissio (2016c). Institutional cooperation Working jointly with institutional partners in the context of Sustainable Urban Mobility Plans. 47 s. Saatavissa (viitattu 8.12.2016): http://www.eltis.org/sites/eltis/files/trainingmaterials/manual_cooperation_en.pdf.

Euroopan komissio (2014). Guidelines Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan. European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans. 151 s. Saatavissa: (viitattu 3.6.2016): http://www.eltis.org/sites/eltis/files/sump_guidelines_en.pdf.

Euroopan komissio (2013). Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmien konsepti Liite asiakirjaan Tavoitteena kilpailukykyinen ja resurssitehokas kaupunkiliikenne. 5s. Saatavissa (viitattu 3.6.2016): http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/doc/ump/com%282013%29913-annex_fi.pdf.

Finlex (1999a). Maankäyttö- ja rakennuslaki, 5. luku Yleiskaava, verkkosivu. Saatavissa (viitattu 31.5.2016): <http://finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1999/19990132#L5>.

Finlex (1999b). Maankäyttö- ja rakennusasetus, verkkosivu. Saatavissa (viitattu 30.9.2016): <http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1999/19990895>.

Haapanala, A., Laine, R., Lundén, T., Pitkäranta, H., Raatikainen, E., Saarinen, T., Salmi, R., Sippola-Alho, T. (2003). Yleiskaavamerkinnot ja -määräykset. Maankäyttö- ja rakennuslaki 2000 Opas 11. Ympäristöministeriö, Alueidenkäytön osasto. 127s. Saatavissa (viitattu 2.6.2016): http://www.ym.fi/fi-FI/Maankaytto_ja_rakentaminen/Lainsaadanto_ja_ohjeet/Maankaytto_ja_rakennuslaki_2000_sarja/Opas_11_Yleiskaavamerkinnot_ja_maaraykse%284466%29.

Hyvinkään kaupunki (2016). (Hyvinkään kestävä liikkuminen 2030. Hyvinkään kaupunki. 20 s. Saatavissa (viitattu 12.7.2016): <http://www.hyvinkaa.fi/asuinymparisto-ja-rakentaminen/liikenne/materiaalipankki/>.

Ikonen, A.(2013). Pormestariohjelma 2013-2016 Uusi Tampere, tervetuloa. 16 s. Saatavissa (viitattu 30.5.2016): <http://tampere.sdp.fi/wp-content/uploads/sites/277/2013/01/Pormestariohjelma-Final-11-1-2013.pdf>

Joensuu, T. (2011). Joukkoliikenteen ja maankäytön suunnittelun integrointi kaupunkiseuduilla. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 27/2011. Liikennevirasto. 128 s. Saatavissa (viitattu 15.6.2016): http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf3/lts_2011-27_joukkoliikenteen_ja_web.pdf.

Kestavakehitys.fi (2016). Mitä on kestävä kehitys?, verkkosivu. Saatavissa (viitattu 30.9.2016): <http://kestavakehitys.fi/kestava-kehitys>.

Kinnunen, T. (2015). Hyvinkää- tiivis paketti! Osallistaminen kestävä liikunnan kehittämisen kärkenä 8.5.2015. Saatavissa (viitattu 16.6.2016): http://www.motiva.fi/ajankohtaista/seminaariaineistot/liikenne/asukkaiden_ja_sidosryhmien_osallistaminen_osana_kestavan_kaupunkiliikenteen_suunnittelua_-verkkoseminaari_8.5.2015.

Lahden kaupunki (2013). Lahden kaupungin strategia 2025. 28 s. Saatavissa (viitattu 19.12.2016): http://www.lahtiregion.fi/filebank/5132-Lahden_kaupungin_strategia_2025_paivitys_2013.pdf.

Liikennevirasto & Pyöräilykuntien verkosto (2016). Kulkulaari, verkkosivusto. Saatavissa (viitattu 23.11.2016): <http://www.kulkulaari.fi/en/pyoraily/liikkumisen-ohjaus>.

Liikenne- ja viestintäministeriö, Liikennevirasto, Motiva (2011). Liikkumisen ohjauksen ohjelma Tuuloskortti Hanke: Hämeenlinnan seudun kestävä ja turvallisen liikunnan suunnitelma- EKOLIITU. 5 s. Saatavissa (viitattu 14.7.2016): http://www.motiva.fi/liikenne/viisaan_liikkumisen_edistaminen/viisaan_liikkumisen_hankkeet/liikkumisen_ohjauksen_ohjelma/rahoitettavat_hankkeet_2010-2011/hameenlinnan_seudun_kestavan_ja_turvallisen_liikkumisen_suunnitelma.

Logistiikan maailma (2016). Citylogistiikka, verkkosivu. Saatavissa (viitattu 25.11.2016): <http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Citylogistiikka>.

Lunds kommun (2016). Befolkning, verkkosivu. Saatavissa (viitattu 7.10.2016): <http://www.lund.se/Medborgare/Kommun--politik/Kommunfakta/Befolkning/>.

Lunds kommun (2015). LundaMaTs III Verksamhet & Resultat 2015. Lund. 5 s. Saatavissa (viitattu 12.7.2016): <http://www.lund.se/Medborgare/Trafik--infrastruktur/LundaMats---hallbara-transporter/Flikar---LundaMats/Om-LundaMats/Vision-och-mal/LundaMats---publikationer/>.

Lunds kommun (2014). LUNDAMATS III Strategi för ett hållbart transportsystem i Lunds kommun. 15 s. Saatavissa (viitattu 12.7.2016): <http://www.lund.se/Medborgare/Trafik--infrastruktur/LundaMats---hallbara-transporter/Flikar---LundaMats/Om-LundaMats/Vision-och-mal/LundaMats---publikationer/>.

Luukkonen, T. & Rantala, T. (2015). Sidosryhmätyö kestävän kaupunkiliikenteen SUMP-ohjelman laadinnassa Havaintoja Hyvinkäältä ja maailmalta. Liikennevirasto. 30 s. Saatavissa (viitattu 7.6.2016): http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf8/lr_2015_sidosryhmatyo_kestavan_web.pdf.

Luleå kommun (2015). Översiktsplan, verkkosivu. Saatavissa (viitattu 13.7.2016): <http://www.lulea.se/kommun--politik/hallbar-utveckling/vision-lulea-2050/oversiktsplan.html>.

Luleå kommun (2013a). Program till Vision Luleå 2050 Sammanfattning och läsanvisning. Luleå kommun. 24 s. Saatavissa (viitattu 13.7.2016): <http://www.lulea.se/kommun--politik/hallbar-utveckling/vision-lulea-2050/program-till-vision-lulea-2050/alla-program-samlade-pa-ett-stalle.html>.

Luleå kommun (2013b). Program F Resor och transporter. 52 s. Saatavissa (viitattu 13.7.2016): <http://www.lulea.se/kommun--politik/hallbar-utveckling/vision-lulea-2050/program-till-vision-lulea-2050/alla-program-samlade-pa-ett-stalle.html>.

Malmö stad (2016). Trafik- och mobilitetsplan för ett mer tillgänglighet och hållbart Malmö. 68 s. Saatavissa (viitattu 27.10.2016): http://malmo.se/download/18.16ac037b154961d0287b3d8/1463565875560/MALM_TROMP_210x297mm_SE.pdf.

Malmö stad (2015a). Förslag till: Trafik- och mobilitetsplan 2015 För ett tillgängligt och hållbart Malmö. 73 s. Saatavissa (viitattu 20.7.2016): <http://malmo.se/Stadsplanering--trafik/Trafik--hallbart-resande/Trafik--och-mobilitetsplan.html>.

Malmö stad (2015b). Facts about Malmö, verkkosivu. Saatavissa (viitattu 7.10.2016): <http://www.malmotown.com/en-press/#facts-about-malmo>.

Motiva (2016). Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmat (Sustainable Urban Mobility Plans) Suomen liikennesuunnittelukontekstissa, Muistio, 30.4.2016. 10 s. Saatavissa (viitattu 27.12.2016): http://www.motiva.fi/files/11414/SUMP_Suomessa_300416.pdf.

Motiva (2015). Liikkumisen ohjaus—Käsite, sisältö ja tausta, verkkosivu. Saatavissa (viitattu 23.11.2016): http://www.motiva.fi/liikenne/viisaan_liikkumisen_edistaminen/viisaan_liikkumisen_edistamisesta/liikkumisen_ohjaus_kasite_sisalto_ja_tausta.

Mäkelä, K. (2014). Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmat Suomessa- työpaja 8.10.2014. Ympäristöministeriö. Saatavissa (viitattu 3.6.2016): http://www.motiva.fi/files/9426/Avaus_ja_pohjustus_aiheeseen.pdf.

Nantes Métropole (2011a). Sustainable urban mobility plan 2010-2015 perspectives for 2030 Key elements. 9 s. Saatavissa (viitattu 19.7.2016): <https://www.cdv.cz/file/kurz-sump-2012-sustainable-urban-mobility-plan/>.

Nantes Métropole (2011b). Plan de déplacements urbains 2010-2025 perspectives 2030. 126 s. Saatavissa (viitattu 20.7.2016): http://www.nantesmetropole.fr/deliberations/co_20101018/Annexeco_18_10_10_18_01.pdf.

Newman, P. & Thornley, A. (1996). Urban planning in Europe International competition, national systems and planning projects. Routledge. 304 s. Saatavissa (viitattu 21.7.2016): http://crp301.crp.metu.edu.tr/Urban_Planning_in_Europe.pdf.

Ojala, J. & Pursula, M. (1994). Taajamien joukkoliikenteen suunnittelu ja hoito. Liikennetekniikka, Opetusmoniste 13. Teknillinen korkeakoulu, Otaniemi. 238 s.

Pirkanmaan liitto (2012). Pirkanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma Julkaisu D94. 60 s. Saatavissa (viitattu 4.9.2016): http://www.pirkanmaa.fi/files/files/maakuntakaavoitus/Liikennejarjestelma-tyo/Liikennejarjestelmasuunnitelma/Pdf/Ljs_MKH_06022012.pdf.

Rantala, T. & Luukkonen, T. (2014). Kävelyn ja pyöräilyn seuranta Ohjeita mittariston kokoamiseen. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 15/2014. Liikennevirasto. 48 s. Saatavissa (viitattu 4.11.2016): http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf8/lts_2014-15_kavelyn_pyorailyn_web.pdf.

Rantala, T. & Wallander, J. (2012). Joukkoliikenteen edistämiskeinoja-eurooppalaisia esimerkkejä. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 15/2012. Liikennevirasto. Saatavissa (viitattu 27.6.2016): http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf3/lts_2012-15_joukkoliikenteen_edistamiskeinoja_web.pdf

Riippi, J., Liikkuva Tampere- projektin projektipäällikkö (2016). Tampereen kaupunki. Haastattelu 19.12.2016.

Rupprecht Consult (2012). The State-of-the-art of sustainable urban mobility plans in Europe. Sustainable urban mobility plans. 48 s. Saatavissa (viitattu 11.7.2016): http://www.rupprecht-consult.eu/uploads/tx_rupprecht/SUMP_state-of-the-art_of_report.pdf.

Saarlo, A., Teerioja, R., Kosonen, L. (1995). Joukkoliikenne kaavoituksessa Opas 3/1995. Ympäristöministeriö, Alueidenkäytön osasto. 75 s.

Salmi, R. (2006). Yleiskaavan sisältö ja esitystavat. Maankäyttö- ja rakennuslaki 2000, Opas 13. Ympäristöministeriö, Alueidenkäytön osasto. 74 s. Saatavissa (viitattu 31.5.2016): <http://www.ym.fi/fi>

FI/Maankaytto_ja_rakentaminen/Lainsaadanto_ja_ohjeet/Maankaytto_ja_rakennus-laki_2000_sarja/Opas_13_Yleiskaavan_sisalto_ja_esitystav%284465%29.

Tampereen kaupunki (2016a). Kantakaupungin yleiskaava 2040, verkkosivu. Saatavissa (viitattu 27.12.2016): <http://www.tampere.fi/asuminen-ja-ymparisto/kaavoitus/yleiskaavoitus/kantakaupungin-yleiskaava-2040.html>.

Tampereen kaupunki (2016b). Kantakaupungin yleiskaava 2040 Luonnos 10.8.2016. 184 s. Saatavissa (viitattu 27.12.2016): http://www.tampere.fi/tiedostot/s/81XJvMxEx/Yk2040_Selostus_luonnos_10_8_2016.pdf.

Tampereen kaupunki (2016c). Tietoa Tampereesta, verkkosivu. Saatavissa (viitattu 18.11.2016): <http://www.tampere.fi/tampereen-kaupunki/tietoa-tampereesta.html>.

Tampereen kaupunki (2016d). Yleiskaavaluonnos 10.8.2016. Saatavissa (viitattu 15.12.2016): <http://www.tampere.fi/asuminen-ja-ymparisto/kaavoitus/yleiskaavoitus/kantakaupungin-yleiskaava-2040/aineistot.html>.

Tampereen kaupunki (2016e). Pysäköinti osana kaupunkikehitystä Tampereen pysäköintipolitiikan linjaukset. 58 s. Saatavissa (viitattu 20.12.2016): http://www.tampere.fi/tiedostot/p/oUZ2fe4sF/Py-sakointi_osana_kaupunkikehitysta_310516.pdf.

Tampereen kaupunki (2016f). Liikenteen kehitys Tampereella Kävelyn ja pyöräilyn tyytyväisyyskyselyn tutkimusraportti 2015. 26 s. Saatavissa (viitattu 21.12.2016): http://www.tampere.fi/tiedostot/k/jch1O6Hi7/valmis_tyytyvaisyyskysely_2015_raportti.pdf.

Tampereen kaupunki (2016g). Liikkuva Tampere -projekti, verkkosivu. Saatavissa (viitattu 21.12.2016): <http://www.tampere.fi/tampereen-kaupunki/projektit/liikkuva-tampere.html>.

Tampereen kaupunki (2016h). Liikkuva Tampere- Aktiivinen Tampere – viitekehys 2016-2020 Luonnos 10.5.16. 2 s. Julkaisematon lähde (viitattu 21.12.2016).

Tampereen kaupunki (2016i). Liikkumisen edistämisen poikkihallinnollinen toteutus suunnitelma Tampereelle vuosille 2016-2017. 9 s. Julkaisematon lähde (viitattu 21.12.2016).

Tampereen kaupunki (2015a). Kantakaupungin yleiskaava [2040] Tavoitteet 2015. Tampereen kaupunki, Kaupunkiympäristön kehittäminen & Maankäytön suunnittelu. 38 s. Saatavissa (viitattu 30.5.2016): <http://www.tampere.fi/asuminen-ja-ymparisto/kaavoitus/yleiskaavoitus/kantakaupungin-yleiskaava-2040.html>.

Tampereen kaupunki (2015b). Viiden tähden keskusta Tampereen keskustan kehittämisohjelma 2015-2030. Tampereen kaupunki, Keskustahanke. 84 s. Saatavissa (viitattu 1.6.2016): <http://www.tampere.fi/tampereen-kaupunki/projektit/kaupunkiymparisto/keskustahanke/keskustan-kehittämisohjelma.html>.

Tampereen kaupunki (2015c). Tampereen keskustan strateginen osayleiskaava Ehdotus 10.11.2015, selostus. Tampereen kaupunki, Maankäytön suunnittelu. 54 s. Saatavissa (viitattu 14.6.2016): http://www.tampere.fi/tiedostot/e/yqvkg7wJv/KSOYK_Kaavaselostus_ehdotus_10.11.2015.pdf.

Tampereen kaupunki (2015d). Kantakaupungin yleiskaava [2040] Yhteenveto vuorovaikutuksesta ja analyyseista tavoitevaiheessa 2015. Tampereen kaupunki, Kaupunkiympäristön kehittäminen & Maankäytön suunnittelu. 66 s. Saatavissa (viitattu 12.8.2016): http://www.tampere.fi/tiedostot/y/DbI-MyKLCn/yleiskaava_2040_tavoitteiden_perustelut_19_8_2015.pdf.

Tampereen kaupunki (2015e). Organisaatio, verkkosivu. Saatavissa (viitattu 1.9.2016): <http://www.tampere.fi/tampereen-kaupunki/organisaatio.html>

Tampereen kaupunki (2013a). Yhteinen Tampere—Näköalojen kaupunki Tampereen kaupunkistrategia 2025. Tampereen kaupunki, Talous- ja liiketoimintaryhmä. 24 s. Saatavissa (viitattu 30.5.2016): http://www.tampere.fi/tiedostot/k/MJNThAyNH/DK_TRE_strategia_suomi_kevyt.pdf.

Tampereen kaupunki (2013b) Rosoisesti kaunista—Kaupunkirakenne- ja ympäristösuunnitelma Kaupunkistrategia 2025. Tampereen kaupunki, Talous- ja liiketoimintaryhmä. 22 s. Saatavissa (viitattu 2.6.2016): <http://www.tampere.fi/tiedostot/k/4Tz7zBwkl/Kaupunkirakennejaymparistosuunnitelma.pdf>.

Tampereen kaupunki (2013c). Kantakaupungin yleiskaava [2040] Työohjelma 24.11.2013. Tampereen kaupunki, Kaupunkiympäristön kehittäminen & Maankäytön suunnittelu. 28 s. Saatavissa (viitattu 12.8.2016): <http://www.tampere.fi/asuminen-ja-ymparisto/kaavoitus/yleiskaavoitus/kantakaupungin-yleiskaava-2040/kaavatyon-eteneminen.html>.

Tampereen kaupunki (2011). EHYT Yhdyskuntarakenteen eheyttäminen Tampereella. Tampereen kaupunki, Kaupunkiympäristön kehittäminen & Maankäytön suunnittelu. 162 s. Saatavissa (viitattu 1.6.2016): <http://www.tampere.fi/asuminen-ja-ymparisto/kaavoitus/yleissuunnittelu-ja-selvitykset/yhdyskuntarakenteen-eheyttäminen.html>.

Tampereen kaupunki & Laaksonen, M. (2015). Tampereen kestävän kaupunkiliikenteen esiselvitys Versio 2.3.2015. Tampereen kaupunki. 68 s. Saatavissa (viitattu 2.9.2016): http://www.tampereen-seutu.fi/site/assets/files/4358/kestavan_kaupunkiliikenteen_esiselvitys_3_2015.pdf.

Tampereen kaupunki & Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (2010). Valtatie 12 (Tampereen Rantaväylä) välillä Santalahti- Naistenlahti. Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus. 70 s. Saatavissa (viitattu 5.9.2016): <http://www.tampere.fi/liikenne-ja-kadut/liikenne-ja-katusuunnittelu/rantatunneli/suunnitteluvaiheet.html>.

Tampereen kaupunki & Ramboll (2014). Kantakaupungin yleiskaava [2040] Alustavat liikenneverkon kehittämistavoitteet Tampereen kantakaupungissa 2014. Tampereen kaupunki, Kaupunkiympäristön kehittäminen & Maankäytön suunnittelu. 68 s. Saatavissa (viitattu 6.6.2016): http://www.tampere.fi/liitteet/a/EzQ69zaaS/Alustavat_Liikennetavoitteet.pdf.

Tampereen kaupunki & Sito (2015). Hämeenkadun yleissuunnitelma 2015. 44 s. Saatavissa (viitattu 5.9.2016): http://www.tampere.fi/tiedostot/h/vVqyShfBc/Hameenkadun_yleissuunnitelma_raportti_2015-11-10.pdf.

Tampereen kaupunki & Trafex (2014). Tampereen pysäköintipolitiikka Luonnos 16.12.2014. 80 s. Saatavissa (viitattu 17.6.2016): https://www.google.fi/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=0ahUKEwi-Wwc2Q_K7NAhWMFSwKHfTQCbAQFggZMAA&url=http%3A%2F%2Fvalma.tampere.fi%2FHaeTiedosto%3Fid%3D217&usg=AFQjCNEXpDKTPZEF1pZNd-sTD9aJUIIEcA&sig2=x18wOlnWpy1s09sNib5Dwg&bvm=bv.124272578,d.bGg&cad=rja.

Tampereen kaupunki & WSP (2013a). Takli Tampereen keskustan liikenneverkkosuunnitelma. Tampereen kaupunki, Kaupunkiympäristön kehittäminen. 44s. Saatavissa (viitattu 1.6.2016): <http://www.tampere.fi/liikenne-ja-kadut/liikenne-ja-katusuunnittelu/keskustan-liikenneverkko.html>.

Tampereen kaupunki & WSP (2013b). Tampereen kaupungin meluntorjunnan toimintasuunnitelma 2013-2018 Ympäristönsuojelun julkaisuja 1/2013. Tampereen kaupunki. 35 s. Saatavissa (viitattu 8.9.2016): http://www.tampere.fi/liitteet/m/unnamed_11247/meluntorjunnantoimintasuunnitelma2013-2018._raportti.pdf.

Tampereen kaupunki & WSP (2013c). Typy Tampereen ydinkeskustan maanalaisen pysäköinnin ja huollon yleissuunnitelma 29.4.2013. 40 s. Saatavissa (viitattu 5.9.2016): http://www.tampere.fi/ytoto/aka/nahtavillaolevat/8640/selvitykset/maanalaisen_pysakoinnin_yleissuunn_130429.pdf.

Tampereen kaupunki, WSP, Ramboll (2014). Tampereen raitiotie, yleissuunnitelma. Tampereen kaupunki. 102 s. Saatavissa (viitattu 5.9.2016): <http://www.tampere.fi/liitteet/t/Rlz1dsMYe/tampereen-raitiotieyleissuunnitelma.pdf>.

Tampereen kaupunkiseutu (2016). Suomen vetovoimaisin kaupunkiseutu, verkkosivu. Saatavissa (viitattu 18.11.2016): <http://www.tampereenseutu.fi/>.

Tampereen kaupunkiseutu (2014). Bright site! Rakennesuunnitelma 2040. 51 s. Saatavissa (viitattu 13.6.2016): <http://tampereenseutu2040.fi/downloads/rakennesuunnitelma2040.pdf>.

Tampereen kaupunkiseutu (2012a). Tampereen kaupunkiseudun kävelyn ja pyöräilyn kehittämisohjelma 2030. Tampereen kaupunkiseutu. 57 s. Saatavissa (viitattu 17.6.2016): http://www.tampereenseutu.fi/site/assets/files/4232/kavelyn_ja_pyorailyn_kehittamisohjelma_2012_treen_seutu.pdf.

Tampereen kaupunkiseutu (2012b). Tampereen kaupunkiseudun lähijunaliikenteen kehittämisselvitys Loppuraportti. 66 s. Saatavissa (viitattu 5.9.2016): http://www.tampereenseutu.fi/site/assets/files/4232/lahijunaliikenteen_kehittamisselvitys_2012.pdf.

Tampereen kaupunkiseutu (2011). Tampereen seudun joukkoliikennesuunnitelma Raportti 31.1.2011. 109 s. Saatavissa (viitattu 5.9.2016): <http://pk.orivesi.fi/kokous/20111083-5-434.PDF>.

Tampereen kaupunkiseutu, Asumisen rahoitus- ja kehittämiskeskus, Liikenne- ja viestintäministeriö, Liikennevirasto, Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, Ympäristöministeriö, Työ- ja elinkeinoministeriö (2016). Valtion ja Tampereen kaupunkiseudun kuntien välinen maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimus 2016-2019. Tampereen kaupunkiseutu. 18 s. Saatavissa (viitattu 16.6.2016): http://www.tampereenseutu.fi/site/assets/files/4336/tampereen_seudun_mal3-sopimus.pdf.

Tampereen kaupunkiseutu & Strafica (2010). Tampereen kaupunkiseutu TASE 2025—Kehittämishjelma. 17 s. Saatavissa (viitattu 5.9.2016): http://www.tampereenseutu.fi/site/assets/files/4342/68_a7_tase_kehittamisohjelma_2030_sh_26_5.pdf.

Tampereen kaupunkiseutu, Sito, VTT (2010). Tampereen kaupunkiseudun ilmastostrategia 2030. Tampereen kaupunkiseutu. 46 s. Saatavissa (viitattu 6.6.2016): http://www.tampere.fi/liitteet/t/6K4C0C1Ea/Ilmastostrategia_24.3.2010_SH_hyvaksyma.pdf.

Tekes (2012). Kestävä maankäyttö Uusia toimintatapoja, menetelmiä ja työkaluja. 72 s. Saatavissa (viitattu 23.6.2016): https://www.tekes.fi/globalassets/julkaisut/kestava_maankaytto.pdf.

Tilastokeskus (2016). Tilastokeskuksen PX-Web-tietokannat Ennakkoväkiluku sukupuolen mukaan alueittain, elokuu 2016, verkkosivu. Saatavissa (viitattu 14.10.2016): http://pxnet2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin__vrm__vamuu/005_vamuu_tau_101.px/table/tableViewLayout1/?rxid=fe3cc4bf-e51c-4d84-a5a0-6197786d0bfb.

Trafi (2016). Liikennelabra, verkkosivusto. Saatavissa (viitattu 25.11.2016): <http://liikennelabra.fi/alyliikenne/>.

Vaarala, R. (2011). Kävely ja pyöräily kaavoituksessa. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 51/2011. Liikennevirasto. 92 s. Saatavissa (viitattu 2.6.2016): http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf3/lts_2011-51_kavely_ja_pyoraily_web.pdf.

Vaismaa, K. (2014). Aloittelijasta mestariksi Pyöräilyn kasvuun vaikuttavat toimenpiteet eurooppalaisissa kaupungeissa. Väitöskirja, Tiedonhallinnan ja logistiikan laitos, Tampereen teknillinen yliopisto, Tampere. 340 s. Saatavissa (viitattu 13.7.2016): <https://tutcris.tut.fi/portal/files/1453815/vaismaa.pdf>.

Vandell, A. (2014). Tampereen kestävän kaupunkiliikenteen esiselvitys. Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmat Suomessa – työpaja 8.10.2014. Tampereen kaupunki. 14 s. Saatavissa (viitattu 2.9.2016): http://www.motiva.fi/files/9429/Tampereen_kestavan_kaupunkiliikenteen_esiselvitys.pdf.

Verne Liikenteen tutkimuskeskus (2015). Pedia, verkkosivu. Tampereen teknillinen yliopisto. Saatavissa (viitattu 24.8.2016): <http://www.tut.fi/pedia>.

Ville de Nantes (2016). Nantes, the metropolis where anything is possible, verkkosivu. Saatavissa (viitattu 7.10.2016): <http://en.nantes.fr/home/snapshot.html>.

Wallberg, S. (2005). Trafik för en Attraktiv Stad Exempelbok. Boverket, Sveriges Kommuner och Landsting, Vägverket, Banverket. 136 s. Saatavissa (viitattu 14.7.2016): <http://skl.se/download/18.e79aa5215143dd034b4d176/1449838941480/SKL-trast-exempelbok.pdf>.

Weiste, H. & Soininen, M. (2010). Suunta 2010- kansainvälinen tarkastelu Eräitä huomioita eurooppalaisesta liikennejärjestelmäsuunnittelusta. Sisäisiä julkaisuja 10/2006. Tiehallinto. 92 s. Saatavissa (viitattu 9.7.2016): http://alk.tiehallinto.fi/julkaisut/pdf/4000508-v-suunta2010%20_kansainv.pdf.

Ympäristöministeriö (2006). Liikenneturvallisuus kaavoituksessa Ympäristöhallinnon ohjeita 1/2006.83 s. Saatavissa (viitattu 23.6.2016): <https://www.ely-keskus.fi/documents/10191/11487388/Liikenneturvallisuus+kaavoituksessa.pdf/ae4c8a03-7644-4d7a-8adf-f3974f2767bc>.

Ympäristöministeriö (2007). Osallistuminen yleis- ja asemakaavoituksessa. Ympäristöhallinnon ohjeita 1/2007. Ympäristöministeriö. 85 s. Saatavissa (viitattu 27.6.2016): http://www.ymparisto.fi/fi-FI/Elinymparisto_ja_kaavoitus/Kaavoituksen_eteneminen/Osallistuminen_kaavoituksessa.